C/2025/2009

30.4.2025.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums

ES iekšējā tirgus fiziska pabeigšana jaunajā ģeopolitiskajā situācijā

(pašiniciatīvas atzinums)

(C/2025/2009)

Ziņotāja: **Päivi Elina WOOD**

Padomnieks	Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA (ziņotājai)
Pilnsapulces lēmums	24.10.2024.
Juridiskais pamats	Reglamenta 52. panta 2. punkts
Atbildīgā specializētā nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	5.2.2025.
Pieņemts plenārsesijā	26.2.2025.
Plenārsesija Nr.	594
Balsojuma rezultāts (par / pret / atturas)	208/0/2

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. Transporta savienojumiem ir būtiska nozīme vienotā tirgus izveides pabeigšanā un pareizā darbībā, un Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) politika būtu jāuzskata par nozīmīgu elementu ES globālās konkurētspējas, drošības un teritoriālās kohēzijas uzlabošanā. Pašreizējā ģeopolitiskajā situācijā transporta un loģistikas nozīme ir vēl lielāka. Šā pašiniciatīvas atzinuma mērķis ir novērtēt, kā būtu jāuzlabo transporta infrastruktūra un savienojumi, reaģējot uz jauno un mainīgo situāciju.

1.2. EESK uzsver, ka transporta tīkli vienmēr ir jāaplūko kopumā, aptverot dažādus transporta veidus un īpašu uzmanību pievēršot tādiem mezgliem kā ostas un lidostas, kas nodrošina multimodalitāti. Lai gan ir ļoti svarīgi veicināt transportu transporta tīkla centrālajās un intensīvāk izmantotajās daļās, ļoti būtiski ir labu savienojamību un pienācīgu piekļuvi vienotajam tirgum nodrošināt arī perifēros apvidos. Ir jāatzīst un pienācīgi jāreaģē uz neneso krīžu ietekmi uz savienojamību Eiropas Savienībā.

1.3. Papildus tam, ka steidzami jānovērš pašreizējie trūkumi transporta tīklā, ES ir jānodrošina tīkla atbilstība jaunajām ekonomiskās un ģeopolitiskās drošības vajadzībām, tostarp lielāka paļaušanās uz iekšzemes ražošanu un vienoto tirgu, nolūkā uzlabot izejvielu, komponentu un produktu piegādes drošību. Turklāt EESK aicina lielāku uzmanību pievērst infrastruktūras divējādai izmantošanai, vienlaikus sadarbojoties arī ar NATO.

1.4. Jāattīsta arī sadarbība un savienojamība ar trešām valstīm gan eksporta, gan piegādes ķēžu un importa dažādošanas nolūkā, vienlaikus aizsargājot pret drošības riskiem un ievērojot sociālos un vides standartus. EESK uzsver transporta būtisko nozīmi partnerību nodrošināšanā un veicināšanā ar līdzīgi domājošām valstīm gan citos kontinentos, gan ES kaimiņvalstīs, īpašu uzmanību pievēršot ES paplašināšanās procesam.

1.5. EESK uzskata, ka ir ļoti svarīgi veltīt vairāk pūļu transporta sistēmu noturības un uzticamības uzlabošanai. Ir vajadzīga pastiprināta ārkārtas situāciju plānošana, lai pienācīgi sagatavotos dažādu veidu hibrīdrisku, tostarp kiberdraudu un fizisku uzbrukumu transporta infrastruktūrai, pārvaldībai. Ņemot vērā to, ka transporta, enerģētikas un digitālās sistēmas ir arvien vairāk savstarpēji saistītas, tās ir jāattīsta savietojamā veidā, un ir jānodrošina kritiskās infrastruktūras drošība. Jānodrošina arī degvielas infrastruktūras pieejamība un darbība.

1.6. EESK vērš uzmanību uz ģeopolitiskās situācijas ietekmi uz zaļo pārkārtošanos un aicina veikt pienācīgus ieguldījumus, lai rastu konkurētspējīgus veidus, kā gādāt par drošu piekļuvi galvenajām tehnoloģijām, enerģijai un izejvielām, kas vajadzīgas transporta nozares zaļajai pārkārtošanai. EESK arī uzsver, ka ir steidzami jāsagatavojas klimata krīzes ietekmei uz transporta sistēmām un jāpārvalda tā.

1.7. EESK uzskata, ka nākamajā DFS ir noteikti jāpiešķir pienācīgs un mērķorientēts finansējums ieguldījumiem transporta infrastruktūras attīstībā un uzturēšanā, sākot ar mērķi līdz 2030. gadam pabeigt *TEN-T* pamattīkla izveidi. Nākamais Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments ir jākoncentrē uz pārrobežu projektiem, kā arī uz projektiem, kuru mērķis ir novērst vājās vietas un izveidot trūkstošos pamattīkla un visaptverošā tīkla savienojumus. No visaptverošas drošības viedokļa ir svarīgi uzlabot ES pierobežas reģionu dzīvotspēju un vienotā tirgus savienojumus. Piešķirot finansējumu, ir jāņem vērā gan īstermiņa, gan ilgtermiņa ieguvumi, ko sniedz transporta infrastruktūra, tostarp izaugsmes un darbvietu radīšana.

1.8. Lai nodrošinātu nākotnes prasībām atbilstošu Eiropas transporta sistēmu, EESK aicina uz aktīvu sadarbību starp dažādiem dalībniekiem, kā arī visaptverošu un stratēģisku analīzi par pašreizējiem šķēršļiem transporta tirgū un iepriekšējo krīžu ilgtermiņa sekām piegādes ķēdēs, kā arī izvērtēt pieprasījumu pēc jauniem tehnoloģiskiem risinājumiem un administratīviem uzlabojumiem, lai reaģētu uz problēmām un attīstības vajadzībām.

1.9. Pienācīga uzmanība būtu jāpievērš arī transporta nozarē nepieciešamajiem cilvēkresursiem. Tāpēc ir jāveic pasākumi, lai veicinātu darbaspēka mobilitāti, uzlabotu kompetences un prasmes un padarītu transporta nozari pievilcīgāku.

2. **Priekšvēsture**

2.1. Vienotā tirgus izveides pabeigšanai ir jābūt ES darba kārtības prioritāram jautājumam, un ir steidzami jārīkojas, lai vairotu Eiropas konkurētspēju un labklājību. Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) politika ir viens no galvenajiem instrumentiem, kā savienot ES dalībvalstis, uzņēmumus un iedzīvotājus, lai izveidotu vienotā tirgus telpu. Pienācīga transporta infrastruktūra un ar to saistītie transporta pakalpojumi ir viens no personu brīvas pārvietošanās un preču brīvas aprites priekšnosacījumiem un konkrēts piemērs tam, cik vērtīgas ir ES brīvības iedzīvotājiem. Digitālā infrastruktūra ir pilnībā saistīta ar transporta infrastruktūru, un tāpēc tā ir attiecīgi jāattīsta. Ciešāk savienota vienotā tirgus veicināšana ļautu vēl vairāk palielināt tirdzniecību un sekmētu ES globālo konkurētspēju.

2.2. Transporta tīkliem ir būtiska nozīme arī no visaptverošas drošības viedokļa – no ekonomiskās līdz militārajai drošībai. Loģistika ir nozīmīgs faktors attiecībā uz rūpniecības produktu un ikdienas preču piegādes ķēžu drošību vienotajā tirgū. Transporta savienojumi nodrošina arī starptautisko tirdzniecību, kas līdztekus vienotajam tirgum ir nepieciešama ES ekonomiskajai drošībai. Turklāt transporta infrastruktūra veicina cilvēku un materiālu mobilitāti aizsardzības vajadzībām. Tomēr transporta infrastruktūra pati par sevi ir neaizsargāta pret drošības riskiem, tostarp gan fiziskiem, gan kiberdraudiem.

2.3. Tādējādi labi funkcionējoša, saskaņota un droša transporta infrastruktūra ir vajadzīga ne tikai vienotajam tirgum, bet ir arī ļoti svarīga, ja ES vēlas ieņemt spēcīgāku pozīciju pasaulē un palielināt savu spēju reaģēt uz starptautiskiem izaicinājumiem. ES paplašināšanās ir vēl viens aspekts, kas izceļ transporta savienojumu nozīmi, ņemot vērā plašāka iekšējā tirgus turpmākās vajadzības.

2.4. Tomēr joprojām pastāv daudzi ar transportu saistīti šķēršļi, kas būtu jānovērš, lai pilnībā izmantotu vienotā tirgus neizmantoto potenciālu. Turklāt ir radušās jaunas problēmas un prasības sakarā ar būtiskajām izmaiņām ģeopolitiskajā un ģeoekonomiskajā situācijā, ko cita starpā rada Krievijas agresijas karš pret Ukrainu un dažādu hibrīdoperāciju veidu pieaugums, globālās ekonomikas un tirdzniecības sadrumstalotība, ko pavada pieaugošs protekcionisms un konkurence kritisko resursu jomā, kā arī pandēmijas seku ietekme uz piegādes ķēdēm un transporta savienojumiem.

2.5. Ir ārkārtīgi svarīgi veikt nepieciešamos pasākumus, lai novērstu gan pašreizējos trūkumus ES transporta tīklā, gan jaunās un pieaugošās problēmas, ko rada ģeopolitiskā situācija. Tas attiecas arī uz starptautiskajiem transporta savienojumiem, kas jāņem vērā gan no ekonomiskā, gan drošības viedokļa, lai pārvaldītu ekonomiskos un ģeopolitiskos drošības riskus, vienlaikus atbalstot jaunas ekonomiskās partnerības.

2.6. Jāatzīst, ka dalībvalstis ir dažādi reaģējušas uz jauno ģeopolitisko situāciju dažādu transporta veidu jomā, it īpaši attiecībā uz savienojamību un piekļuvi vienotajam tirgum, kā arī starptautiskajiem savienojumiem.

2.7. Šā pašiniciatīvas atzinuma mērķis ir novērtēt, kā pašreizējā ģeopolitiskā situācija ietekmē fiziskās transporta savienojamības vajadzības vienotajā tirgū un kā, reaģējot uz jauno un mainīgo situāciju, būtu jāattīsta ES transporta infrastruktūra. Turklāt atzinumā tiek ierosināti politikas pasākumi, kas var nodrošināt uzlabojumus praksē. Tas ir īpaši svarīgi un aktuāli tagad, sākoties jaunam ES iestāžu pilnvaru termiņam.

3. **Attīstības vajadzības ES transporta savienojumu un infrastruktūras jomā**

3.1. ***Mērķim atbilstošs transporta tīkls***

3.1.1. Likumdevēji ir vienisprātis, ka ir absolūti nepieciešams pabeigt *TEN-T* tīklu, lai veicinātu vienotā tirgus pienācīgu darbību un ES ilgtspējīgas mobilitātes mērķu sasniegšanu, kā arī stiprinātu teritoriālo kohēziju starp dalībvalstīm.

3.1.2. Palielinoties globālajiem riskiem, Eiropas Savienībai ir vēl jo svarīgāk nodrošināt enerģijas, izejvielu, komponentu un produktu piegādes drošību, īpašu uzmanību pievēršot kritiskajām izejvielām. Tas nozīmē gan ārējo partnerību dažādošanu, gan pašas ES ražošanas jaudas stiprināšanu, vienlaikus atvieglojot piekļuvi vietējiem energoresursiem un izejvielām, tostarp Arktikā un citās teritorijās, kurās ir daudz dabas resursu. Tas attiecas uz dažādām nozarēm, sākot ar primāro ražošanu un beidzot ar dažādām rūpniecības nozarēm. ES transporta tīkliem ir jāspēj reaģēt uz šīm norisēm un nodrošināt labākus apstākļus komodalitātei un dažādu transporta veidu izmantošanai, tostarp dzelzceļa kravu pārvadājumiem.

3.1.3. Tas pats attiecas uz produktu izplatīšanu. Lielāka paļaušanās uz vienoto tirgu liek racionalizēt kravu loģistiku un patēriņa preču piegādi un pielāgoties jaunajām norisēm ražošanas un piegādes ķēdēs. Lai gan ir ļoti svarīgi veicināt transportu transporta tīkla centrālajās un intensīvāk izmantotajās daļās, ļoti būtiski ir nodrošināt, ka tīkls sniedz labu savienojamību un pienācīgu piekļuvi vienotajam tirgum arī perifēros apvidos.

3.1.4. Daudz lielāks uzsvars ir jāliek arī uz drošības aspektiem, tostarp aizsardzības vajadzībām, saistībā ar *TEN-T* politiku un Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu. Tāpēc ir pienācīgi jāīsteno militārās mobilitātes rīcības plāns 2022.–2026. gadam ([1]), rūpīgi sekojot līdzi pašreizējām norisēm ģeopolitiskajos apstākļos un gatavojoties nākotnes vajadzībām.

3.1.5. Attiecībā uz dažādiem transporta veidiem transporta tīkls vienmēr ir jāaplūko kopumā, īpašu uzmanību pievēršot mezgliem, kas nodrošina multimodalitāti. Eiropas ostas no ziemeļiem uz dienvidiem un no austrumiem līdz rietumiem un to savienojumi ar iekšzemi ir būtiski sabiedrības drošumam, drošībai un funkcionalitātei. Tāpēc ir jāizvērtē, tostarp aizsardzības politikas ziņā, kuras ostas ir kritiski svarīgas, pat ja tās nav uzskaitītas *TEN-T* regulā noteiktajā pamattīklā vai visaptverošajā tīklā. Tas pats attiecas arī uz aviāciju un lidostām.

([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. ***Uzlabota transporta sistēmu noturība***

3.2.1. Pašreizējā ģeopolitiskā situācija skaidri parāda, cik svarīga ir ES transporta sistēmu noturība un uzticamība. Tas arī nozīmē, ka ir nepieciešama pastiprināta ārkārtas rīcības plānošana, lai pienācīgi sagatavotos dažādu veidu riskiem un to pārvaldībai.

3.2.2. Hibrīddraudi un fiziski uzbrukumi transporta sistēmai var radīt traucējumus visiem transporta veidiem un tādējādi arī sabiedrības darbībai kopumā. Ir jārisina pieaugošo GPS traucējumu problēma, it īpaši jūras transportā un aviācijā, lai novērstu to, ka Eiropas Savienībā rodas teritorijas, kurās netiek ievērotas drošības prasības vai kurās uzņēmumi vairs nevar vai nevēlas darboties. ES dalībvalstis un uzņēmēji saskartos ar ļoti smagām ekonomiskām sekām, ko radītu transporta operatoriem *de facto* slēgtas zonas Eiropas Savienībā.

3.2.3. Ņemot vērā to, ka transporta, enerģētikas un digitālās sistēmas ir arvien vairāk savstarpēji saistītas, tās ir jāattīsta savietojamā veidā. Kritiskās infrastruktūras vispārējā kontekstā ir jāņem vērā transporta sistēmas drošība. Piemēram, līdz ar transporta elektrifikāciju un digitalizāciju pieaug nepieciešamība būt gataviem pārvaldīt gan elektroenerģijas piegādes traucējumus, gan uzbrukumus kiberdrošībai. Ir arī svarīgi, it īpaši krīzes situācijās, nodrošināt funkcionējošu degvielas infrastruktūru, kā arī pietiekamas rezerves.

3.2.4. Covid-19 pandēmijas laikā piegādes ķēdes bija apdraudētas ne tikai starptautiskā transporta traucējumu dēļ, bet arī ES iekšējo robežu slēgšanas dēļ. Pat pēc pandēmijas dažas dalībvalstis ir piedzīvojušas savienojamības samazināšanos gan vienotajā tirgū, gan starptautiskā mērogā. Tāpēc ir vajadzīga labāka sagatavotība dažādām krīzēm, mācoties no iepriekšējās krīzēs gūtās pieredzes, tostarp izmantojot sociālo dialogu, lai rastu risinājumus.

3.2.5. Ģeopolitiskie apstākļi ietekmē arī zaļās pārkārtošanās īstenošanu, tostarp transporta nozarē. Atteikšanās no fosilā kurināmā izmantošanas, alternatīvo degvielu attīstība un atkarības samazināšana no pārmērīga un riskanta importa nozīmē intensīvus centienus rast jaunus veidus, kā nodrošināt transporta nozares zaļās pārkārtošanās īstenošanai nepieciešamo galveno tehnoloģiju un izejvielu drošu piegādi un piekļuvi tām. Lai to panāktu, ir jāstiprina iekšzemes ražošanas jauda un saistītā transporta infrastruktūra tādās nozarēs kā kritisko minerālu ieguve un pārstrāde, kā arī ūdeņraža un biodegvielas ražošana. Tas ir jādara, neapdraudot transporta nozares konkurētspēju, bet gan to stiprinot. Ir arī jānodrošina aizsardzības vajadzībām nepieciešamo degvielu pieejamība.

3.2.6. Klimata krīze rada riskus arī transporta sistēmām, jo palielinās plūdi, vētras un citas ekstremālas meteoroloģiskas parādības, kas ietekmē infrastruktūru. Tādēļ ir vajadzīgi pienācīgi sagatavošanās un pielāgošanās pasākumi, lai reaģētu uz klimata krīzes ietekmi, kā uzsvērts *Niinistö* ziņojumā par civilo un militāro sagatavotību un gatavību ([2]).

3.3. ***Ne tikai vienotais tirgus***

3.3.1. Līdztekus labi funkcionējošiem savienojumiem ES ir jāstiprina arī savienojamība ar trešām valstīm tādā veidā, kas aizsargā pret drošības riskiem un nodrošina sociālo un vides standartu ievērošanu. Reaģējot uz Krievijas agresijas kara pret Ukrainu ietekmi, ir veikti pastiprināti pasākumi, lai uzlabotu savienojamību ar Ukrainu un Moldovu kā kaimiņvalstīm. Jaunajā ģeopolitiskajā situācijā ir arī jānodrošina cieši savienojumi starp ES dalībvalstīm un citām kandidātvalstīm, kā arī EEZ valstīm un Apvienoto Karalisti.

3.3.2. Ģeopolitiskās norises ir arī izraisījušas pārmaiņas ekonomiskajās partnerībās ar citu kontinentu valstīm, jaunu uzsvaru liekot uz sadarbību ar līdzīgi domājošām valstīm. Lai to panāktu, ir jāattīsta piemēroti starptautiskie transporta savienojumi. Stiprinot piegādes drošību un dažādojot piegādes ķēdes, ir svarīgi arī nodrošināt pienācīgus savienojumus eksporta vajadzībām. Ir arī jārod jauni risinājumi, lai reaģētu uz savienojamības samazināšanos, ko izraisīja sankcijas pret Krieviju, piemēram, aizliegumi izmantot gaisa telpu pārlidojumiem.

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

3.3.3. Eiropas dalībnieku pozīcijas stiprināšana pasaules transporta jomā ir viens no veidiem, kā uzlabot ES vispārējo ekonomisko drošību. Šajā nolūkā ir jārada vienlīdzīgi konkurences apstākļi tālsatiksmes transporta pakalpojumu uzņēmumiem, kuriem ir jāpārvalda vairāk risku un jāsaskaras ar lielākām izmaksām, it īpaši aviācijas un jūras transporta jomā. Stiprināt ES globālo ietekmi transporta nozarē palīdzētu arī labvēlīgāki nosacījumi Eiropas ražošanas nozarei, tostarp kuģubūvei un gaisa kuģu nozarei.

3.3.4. Partnerības transporta infrastruktūras jomā *Global Gateway* ietvaros ir vēl viens veids, kā stiprināt ES lomu pasaulē un paplašināt savienojamību ar *TEN-T* tīklu.

4. **Veicinoši politikas pasākumi**

4.1. ***Mērķtiecīga finansējuma piešķiršana***

4.1.1. Nākamajā daudzgadu finanšu shēmā transporta infrastruktūras attīstībai piešķirtajiem finanšu resursiem būs būtiska nozīme, lai nodrošinātu, ka transporta sistēma kopumā veicina savienojamību vienotajā tirgū un sekmē konkurētspēju, drošību un ilgtspējību. Ieguldījumi infrastruktūrā būtu jāskata ne tikai īstermiņa perspektīvā, bet ir jāņem vērā arī ilgtermiņa multiplikatora efekts.

4.1.2. Transporta nozīme ir lielākā mērā jāatzīst par būtisku elementu ES stratēģisko mērķu sasniegšanā. Tāpēc nākamajā DFS ir jānodrošina pienācīgs finansējums, lai apmierinātu vajadzības pēc ieguldījumiem transporta infrastruktūras attīstībā un uzturēšanā, sākot ar mērķi līdz 2030. gadam pabeigt *TEN-T* pamattīkla izveidi.

4.1.3. Lai atbalstītu programmas, kas atspoguļo ES stratēģiskās prioritātes, nākamais Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments ir jākoncentrē uz pārrobežu projektiem, kā arī uz projektiem, kuru mērķis ir novērst vājās vietas un izveidot trūkstošos pamattīkla un visaptverošā tīkla savienojumus.

4.1.4. Ņemot vērā ģeopolitisko situāciju, lielāka uzmanība ir jāpievērš drošības aspektiem, piemēram, prasībām saistībā ar militāro mobilitāti un infrastruktūras divējādu izmantošanu. Drošības apsvērumu dēļ nākamajā DFS ir jāatzīst situācija pie ES austrumu robežas, tostarp attiecībā uz transporta infrastruktūru, lai stiprinātu šo reģionu noturību un dzīvotspēju un to savienojumus ar vienoto tirgu.

4.1.5. *TEN-T* tīkla pabeigšanai un ES transporta infrastruktūras attīstībai ir nepieciešamais ievērojams finansējums. Tomēr ieguldījumi infrastruktūrā radīs izaugsmi un darbvietas īstermiņā un ilgtermiņā. Papildus publiskajam finansējumam lielāka uzmanība būtu jāpievērš finanšu trūkuma novēršanai, paplašinot publiskā un privātā sektora partnerības, lai veidotu jaunu infrastruktūru, kā arī uzturētu un pārvaldītu esošo infrastruktūru visu labā. Šajā nolūkā varētu apsvērt jaunus instrumentus, piemēram, projektu obligācijas.

4.2. ***Sadarbība un stratēģiskā analīze***

4.2.1. Lai izvairītos no dažādu sistēmu sadrumstalotības, transporta sistēmu attīstībai ir nepieciešama sadarbība vairākos līmeņos: starp Eiropas Komisiju un dalībvalstīm, starp dalībvalstīm, kā arī starp valsts, reģionālajiem un vietējiem lēmumu pieņēmējiem. Turklāt ir vajadzīga starptautiska sadarbība ārvalstu transporta savienojumu jomā. Attiecībā uz drošības jautājumiem, tostarp kritiskās infrastruktūras aizsardzību, būtu pilnībā jāizmanto stratēģiskā partnerība un strukturēta sadarbība ar NATO.

4.2.2. Vajadzīga arī cieša sadarbība starp publisko sektoru un attiecīgajām ieinteresētajām personām, tostarp uzņēmumiem, arodbiedrībām un citām pilsoniskās sabiedrības organizācijām. Pienācīga uzmanība jāpievērš arī transporta nozarē nepieciešamajiem cilvēkresursiem. Tāpēc ir jāveic pasākumi, lai veicinātu darbaspēka mobilitāti, uzlabotu kompetences un prasmes un padarītu transporta nozari pievilcīgāku.

4.2.3. Lai nodrošinātu, ka transporta nozare ir piemērota nākotnei, ir vajadzīgi stabili ieguldījumi inovācijā un jaunās tehnoloģijās. Ir jāsaglabā transporta koridoru kā testa vietu nozīmīgums turpmākiem risinājumiem.

4.2.4. Transporta nozarē ir jāatspoguļo arī administratīvā sloga samazināšana saskaņā ar Komisijas prioritātēm. Ir jāracionalizē ar transporta infrastruktūras attīstību saistītie administratīvie procesi, tostarp zemes izmantojuma plānošanas un atļauju izsniegšanas procedūras, vienlaikus nodrošinot projektu ilgtspējību. Būtu jāturpina pētīt virzību uz koordinētāku transporta plānošanu, kopīgiem principiem, sadrumstalotības mazināšanu, kā arī plānošanas sistēmu katram sešu gadu periodam.

4.2.5. Gatavojot jaunu vienotā tirgus stratēģiju, Komisijai būtu jāizvērtē, kā uzlabot transporta sistēmas visā Eiropas Savienībā, lai nodrošinātu piegādes ķēdes kritiskās un neaizsargātās nozarēs gan ikdienas, gan ārkārtas situācijās. Šim novērtējumam jāaptver visi ES ģeogrāfiskie apgabali, tostarp salas un attālie apgabali.

4.2.6. Lai pārvarētu valdošo sadrumstalotību, ir jāveic visaptveroša analīze par galvenajiem šķēršļiem transporta tirgū katrā dalībvalstī. Ir jāveic pienācīga analīze, lai izvērtētu Covid-19 pandēmijas ilgtermiņa ietekmi uz transporta un piegādes ķēdēm. Ir jāizvērtē arī Krievijas agresijas kara ietekme uz visiem transporta veidiem ar mērķi noskaidrot iespējamas jaunas nepilnības dažādu reģionu savienojamībā ar Eiropas Savienību un tās pienācīgi novērst. Šai analīzei jāaptver aviācija, dzelzceļi, iekšējie ūdensceļi un tuvsatiksmes kuģošanas ceļi, kā arī ceļi, kas savieno pilsētu mezglus, jūras un iekšzemes ostas, lidostas un termināļus un dažādus ES reģionus. Novērtējumā jāņem vērā arī ietekme uz iekšējo kohēziju un savienojamību starp dalībvalstīm.

Briselē, 2025. gada 26. februārī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Oliver RÖPKE