Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria C

C/2025/2009

30.4.2025

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Fyzické dobudovanie vnútorného trhu EÚ v novej geopolitickej situácii

(stanovisko z vlastnej iniciatívy)

(C/2025/2009)

Spravodajkyňa: **Päivi Elina WOOD**

Poradkyňa	Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA (za spravodajkyňu)
Rozhodnutie plenárneho zhromaždenia	24. 10. 2024
Právny základ	článok 52 ods. 2 rokovacieho poriadku
Príslušná sekcia	sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť
Prijaté v sekcii	5. 2. 2025
Prijaté na plenárnom zasadnutí	26. 2. 2025
Plenárne zasadnutie č.	594
Výsledok hlasovania (za/proti/zdržalo sa)	208/0/2

1. Závery a odporúčania

1.1. Dopravné spojenia majú zásadný význam pre dobudovanie a riadne fungovanie jednotného trhu a politika transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) by sa mala považovať za základný prvok zlepšovania globálnej konkurencieschopnosti, bezpečnosti a územnej súdržnosti EÚ. V súčasnej geopolitickej situácii ešte viac vyniká úloha dopravy a logistiky. Cieľom tohto stanoviska z vlastnej iniciatívy je zhodnotiť, ako by sa mala zlepšiť dopravná infraštruktúra a spojenia v reakcii na novú a meniacu sa situáciu.

1.2. EHSV zdôrazňuje, že dopravné siete sa musia vždy posudzovať ako celok z hľadiska rôznych druhov dopravy, s osobitným zreteľom na uzly, ako sú prístavy a letiská, ktoré umožňujú multimodálnu dopravu. Hoci je nevyhnutné uľahčiť dopravu v centrálnych a najintenzívnejšie využívaných častiach dopravnej siete, je veľmi dôležité poskytnúť okrajovým oblastiam dobré prepojenie a riadny prístup na jednotný trh. Dôsledky nedávnych kríz na prepojenosť v rámci EÚ je potrebné uznať a primeraným spôsobom riešiť.

1.3. Okrem toho, že EÚ musí urýchlene riešiť existujúce nedostatky v dopravnej sieti, musí zabezpečiť, aby sa táto sieť prispôsobila novým potrebám hospodárskej a geopolitickej bezpečnosti, k čomu patrí aj snaha spoliehať sa väčšmi na domácu výrobu a jednotný trh, s cieľom zlepšiť bezpečnosť dodávok surovín, komponentov a výrobkov. Okrem toho EHSV žiada, aby sa kládol väčší dôraz na dvojaké použitie infraštruktúry a aby sa zároveň spolupracovalo s NATO.

1.4. Je tiež potrebné rozvíjať spoluprácu a prepojenosť s tretími krajinami, a to na účely vývozu, ako aj s cieľom umožniť diverzifikáciu dodávateľských reťazcov a dovozu, pričom treba zabezpečiť ochranu pred bezpečnostnými rizikami a dodržiavať sociálne a environmentálne normy. EHSV zdôrazňuje zásadnú úlohu dopravy pri vytváraní a podpore partnerstiev s podobne zmýšľajúcimi krajinami na iných kontinentoch, ako aj v susedstve EÚ, pričom osobitnú pozornosť treba venovať rozširovaniu EÚ.

1.5. EHSV považuje za nevyhnutné zamerať väčšie úsilie na zlepšenie odolnosti a spoľahlivosti dopravných systémov. Posilnené plánovanie pre prípad nepredvídaných udalostí je potrebné na to, aby sme boli riadne pripravení na riadenie rôznych druhov hybridných rizík vrátane kybernetických hrozieb a fyzických útokov na dopravnú infraštruktúru. Vzhľadom na to, že dopravné, energetické a digitálne systémy sú čoraz viac prepojené, musia sa rozvíjať kompatibilným spôsobom a musí sa zabezpečiť bezpečnosť kritickej infraštruktúry. Takisto treba zabezpečiť dostupnosť a fungovanie palivovej infraštruktúry.

1.6. EHSV upozorňuje aj na vplyv geopolitickej situácie na zelenú transformáciu a vyzýva na primerané investície do hľadania konkurencieschopných spôsobov zaistenia bezpečného prístupu ku kľúčovým technológiám, energii a surovinám potrebným na zelenú transformáciu dopravného odvetvia. EHSV tiež zdôrazňuje, že je naliehavo potrebné pripraviť sa na dôsledky klimatickej krízy na dopravné systémy a zvládať ich.

1.7. EHSV považuje za nevyhnutné, aby sa v budúcom VFR vyčlenila primeraná úroveň finančných prostriedkov na dobre cielené investície do rozvoja a údržby dopravnej infraštruktúry, počnúc cieľom dobudovať základnú sieť TEN-T do roku 2030. Budúci Nástroj na prepájanie Európy sa musí zamerať na cezhraničné projekty, ako aj na projekty zamerané na odstránenie nedostatkov a premostenie chýbajúcich prepojení v základnej sieti a v súhrnnej sieti. Z hľadiska komplexnej bezpečnosti je dôležité zlepšiť životaschopnosť pohraničných regiónov EÚ a ich prepojenie s jednotným trhom. Pri prideľovaní finančných prostriedkov je potrebné zohľadniť krátkodobé aj dlhodobé prínosy dopravnej infraštruktúry vrátane tvorby rastu a pracovných miest.

1.8. V záujme zabezpečenia perspektívneho európskeho dopravného systému EHSV vyzýva na intenzívnu spoluprácu medzi rôznymi aktérmi, ako aj na komplexnú a strategickú analýzu existujúcich prekážok na dopravnom trhu a dlhodobých dôsledkov predchádzajúcich kríz na dodávateľské reťazce, ktorá by bola doplnená o hodnotenie dopytu po nových technologických riešeniach a administratívnych zlepšeniach, ktoré by reagovali na výzvy a potreby rozvoja.

1.9. Náležitá pozornosť by sa mala venovať aj ľudským zdrojom potrebným v sektore dopravy. To si vyžaduje podnikať kroky na uľahčenie mobility pracovnej sily, zvýšenie kompetencií a zručností a zatraktívnenie odvetvia dopravy.

2. **Kontext**

2.1. Dobudovanie jednotného trhu musí byť prioritou programu EÚ a vyžaduje si naliehavé opatrenia, aby sa zvýšila konkurencieschopnosť a prosperita Európy. Politika transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) je jedným z kľúčových nástrojov na prepojenie členských štátov, podnikov a občanov EÚ s cieľom vytvoriť priestor jednotného trhu. Riadna dopravná infraštruktúra a súvisiace dopravné služby sú predpokladom voľného pohybu osôb a tovaru a konkrétnym príkladom hodnoty slobôd EÚ pre občanov. Digitálna infraštruktúra je neoddeliteľne prepojená s dopravnou infraštruktúrou, a preto sa musí zodpovedajúcim spôsobom rozvíjať. Podpora prepojenejšieho jednotného trhu by umožnila ďalšie zvýšenie objemu obchodu a prispela by ku globálnej konkurencieschopnosti EÚ.

2.2. Dopravné siete zohrávajú dôležitú úlohu aj z hľadiska komplexnej bezpečnosti, od ekonomickej až po vojenskú. Logistika je kľúčovým faktorom, pokiaľ ide o bezpečnosť dodávateľských reťazcov priemyselných výrobkov a každodenných komodít v rámci jednotného trhu. Dopravné spojenia umožňujú aj medzinárodný obchod, ktorý je spolu s jednotným trhom nevyhnutný pre hospodársku bezpečnosť EÚ. Okrem toho dopravná infraštruktúra umožňuje mobilitu osôb a materiálu na obranné účely. Samotná dopravná infraštruktúra je však zraniteľná voči bezpečnostným rizikám vrátane fyzických aj kybernetických hrozieb.

2.3. Dobre fungujúca, koherentná a bezpečná dopravná infraštruktúra je preto potrebná nielen pre jednotný trh ako taký, ale aj kľúčová, ak chce mať EÚ silnejšie postavenie na svetovej scéne a zvýšiť svoju schopnosť reagovať na medzinárodné výzvy. Rozšírenie EÚ je ďalším aspektom, ktorý zdôrazňuje význam dopravných spojení s ohľadom na budúce potreby širšieho vnútorného trhu.

2.4. Stále však existuje mnoho prekážok súvisiacich s dopravou, ktoré by sa mali odstrániť, aby sa plne využil nevyužitý potenciál jednotného trhu. Okrem toho sa objavili nové výzvy a požiadavky v dôsledku významných zmien v rámci geopolitickej a geoekonomickej situácie, ktoré okrem iného vyplynuli z agresívnej vojny Ruska proti Ukrajine a nárastu viacerých druhov hybridných operácií, fragmentácie svetového hospodárstva a obchodu sprevádzanej rastúcim protekcionizmom a súťažením o získanie kritických zdrojov, ako aj následkov vplyvu pandémie na dodávateľské reťazce a dopravné spojenia.

2.5. Je mimoriadne dôležité, aby sa prijali potrebné opatrenia na riešenie existujúcich nedostatkov dopravnej siete EÚ, ako aj nových a rastúcich výziev, ktoré prináša geopolitická situácia. Týka sa to aj medzinárodných dopravných spojení, ktoré je potrebné posudzovať z hospodárskeho aj bezpečnostného hľadiska s cieľom riadiť hospodárske a geopolitické bezpečnostné riziká a zároveň podporovať nové hospodárske partnerstvá.

2.6. Treba uznať, že členské štáty čelili novej geopolitickej situácii rôznymi spôsobmi, pokiaľ ide o rôzne druhy dopravy, najmä vzhľadom na prepojenie a prístup na jednotný trh, ale aj medzinárodné spojenia.

2.7. Cieľom tohto stanoviska z vlastnej iniciatívy je zhodnotiť, ako súčasná geopolitická situácia ovplyvňuje potreby fyzickej dopravnej prepojenosti na jednotnom trhu a ako by sa mala rozvíjať dopravná infraštruktúra EÚ v reakcii na novú a meniacu sa situáciu. Okrem toho sa v stanovisku predkladajú politické opatrenia, ktoré môžu priniesť zlepšenia v praxi. Obzvlášť dôležité a aktuálne je to teraz, na začiatku nového funkčného obdobia inštitúcií EÚ.

3. **Potreby rozvoja dopravných spojení a infraštruktúry EÚ**

3.1. ***Dopravná sieť vhodná na daný účel***

3.1.1. Existuje naliehavá potreba dobudovať sieť TEN-T, ako sa dohodli spoluzákonodarcovia, so zámerom prispieť k riadnemu fungovaniu jednotného trhu a dosiahnutiu cieľov EÚ v oblasti udržateľnej mobility, ako aj k posilneniu územnej súdržnosti medzi členskými štátmi.

3.1.2. V dôsledku zvýšených globálnych rizík je pre EÚ o to dôležitejšie, aby zaistila bezpečnosť dodávok energie, surovín, komponentov a výrobkov s osobitným zameraním na kritické suroviny. Znamená to diverzifikáciu vonkajších partnerstiev a posilnenie vlastných výrobných kapacít EÚ, pričom sa zároveň uľahčí prístup k domácim zdrojom energie a surovín vrátane Arktídy a ďalších oblastí bohatých na prírodné zdroje. Týka sa to širokého spektra odvetví, od prvovýroby až po rôzne priemyselné odvetvia. Dopravné siete EÚ musia byť schopné reagovať na tento vývoj a poskytovať lepšie podmienky pre rôzne spôsoby prepravy a využívanie rôznych druhov dopravy vrátane nákladnej železničnej dopravy.

3.1.3. To isté platí pre distribúciu výrobkov. Väčšie zameranie na jednotný trh si vyžaduje zefektívnenie logistiky nákladnej dopravy a dodávok spotrebiteľských výrobkov a prispôsobenie sa novému vývoju vo výrobných a dodávateľských reťazcoch. Hoci je nevyhnutné uľahčiť dopravu v centrálnych a najintenzívnejšie využívaných častiach dopravnej siete, je taktiež veľmi dôležité zabezpečiť, aby sieť poskytovala okrajovým oblastiam dobré prepojenie a riadny prístup na jednotný trh.

3.1.4. V rámci politiky v oblasti TEN-T a Nástroja na prepájanie Európy je potrebné klásť oveľa väčší dôraz aj na bezpečnostné aspekty vrátane potrieb týkajúcich sa obrany. Akčný plán v oblasti vojenskej mobility na roky 2022 – 2026 ([1]) sa preto musí riadne vykonávať, pričom treba pozorne sledovať prebiehajúci vývoj týkajúci sa geopolitických okolností a prípravu na budúce potreby.

3.1.5. Dopravná sieť sa musí vždy posudzovať ako celok z hľadiska rôznych druhov dopravy, s osobitným zreteľom na uzly, ktoré umožňujú multimodálnu dopravu. Európske prístavy zo severu na juh a z východu na západ a ich prepojenia s vnútrozemím sú nevyhnutné pre bezpečnosť, ochranu a funkčnosť spoločností. Preto je potrebné posúdiť – a to aj pokiaľ ide o obrannú politiku –, ktoré prístavy sú kritické, aj keď nie sú uvedené v základnej alebo súhrnnej sieti stanovenej v nariadení o TEN-T. Rovnaká logika platí pre leteckú dopravu a letiská.

([1]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022JC0048&qid=1734002051484.

3.2. ***Lepšia odolnosť dopravných systémov***

3.2.1. V dôsledku prevládajúcej geopolitickej situácie sa treba intenzívne zamerať na význam odolnosti a spoľahlivosti dopravných systémov EÚ. To si vyžaduje aj posilnenie plánovania pre prípad nepredvídaných udalostí, aby sme boli riadne pripravení na rôzne druhy rizík a ich riadenie.

3.2.2. Kybernetické hrozby a fyzické útoky na dopravný systém môžu spôsobiť narušenie všetkých druhov dopravy, a tým aj fungovania spoločnosti ako celku. Je potrebné riešiť zvýšené rušenie siete GPS, najmä v námornej a leteckej doprave, aby sa zabránilo vzniku oblastí v EÚ, v ktorých sa nedodržiavajú bezpečnostné požiadavky alebo v ktorých spoločnosti nemôžu alebo nechcú ďalej pôsobiť. Hospodárske dôsledky pre oblasti EÚ, ktoré by boli de facto neprístupné pre dopravcov, by boli ďalekosiahle aj pre členské štáty a hospodárske subjekty.

3.2.3. Vzhľadom na to, že dopravné, energetické a digitálne systémy sú čoraz viac prepojené, musia sa rozvíjať kompatibilným spôsobom. Bezpečnosť dopravného systému sa musí posudzovať v celkovom kontexte kritickej infraštruktúry. Napríklad v súvislosti s elektrifikáciou a digitalizáciou dopravy je čoraz viac potrebné pripraviť sa na zvládanie situácií v prípade prerušenia dodávky elektrickej energie, ako aj kybernetických útokov. Takisto je dôležité, najmä v krízových situáciách, mať fungujúcu palivovú infraštruktúru, ako aj dostatočné zásoby.

3.2.4. Počas pandémie ochorenia COVID-19 boli dodávateľské reťazce ohrozené v dôsledku narušení medzinárodnej dopravy, ale aj z dôvodu uzavretia vnútorných hraníc v rámci EÚ. Dokonca aj po pandémii niektoré členské štáty trpeli zníženou prepojenosťou v rámci jednotného trhu, ako aj na medzinárodnej úrovni. Na základe skúseností získaných z predchádzajúcich kríz je preto potrebná lepšia pripravenosť na celý rad rôznych kríz vrátane využitia sociálneho dialógu na hľadanie riešení.

3.2.5. Geopolitické okolnosti majú vplyv aj na vykonávanie zelenej transformácie, a to aj v odvetví dopravy. Odklon od používania fosílnych palív, vývoj alternatívnych palív a zníženie závislosti od nadmerného a riskantného dovozu znamená vyvíjať intenzívne úsilie a hľadať nové spôsoby, ako zaistiť bezpečné dodávky a prístup ku kľúčovým technológiám a surovinám, ktoré sú potrebné na zelenú transformáciu dopravného odvetvia. Vyžaduje si to posilnenie domácich výrobných kapacít a súvisiacej dopravnej infraštruktúry v odvetviach, ako je ťažba a spracovanie kritických nerastných surovín, ako aj výroba vodíka a biopalív. Konkurencieschopnosť sektora dopravy sa tým však nesmie ohroziť, ale naopak je potrebné prijať opatrenia na jej posilnenie. Takisto je potrebné zabezpečiť dostupnosť palív potrebných na obranné účely.

3.2.6. Klimatická kríza predstavuje riziká aj pre dopravné systémy, pričom infraštruktúru oveľa častejšie postihujú záplavy, búrky a iné extrémne poveternostné javy. Ako sa zdôrazňuje v správe Sauliho Niinistöa s názvom *Posilnenie civilnej a vojenskej pripravenosti a pohotovosti Európy* ([2]), ak máme reagovať na dôsledky klimatickej krízy, potrebujeme prijať náležité opatrenia v oblasti pripravenosti a adaptácie.

3.3. ***Nad rámec jednotného trhu***

3.3.1. Popri dobre fungujúcich spojení v rámci EÚ je potrebné posilniť aj prepojenosť s tretími krajinami, a to spôsobom, ktorý chráni pred bezpečnostnými rizikami a rešpektuje sociálne a environmentálne normy. V reakcii na dôsledky agresívnej vojny Ruska proti Ukrajine sa prijali účinnejšie opatrenia na zlepšenie prepojenosti s Ukrajinou a Moldavskom ako susednými krajinami. V novej geopolitickej situácii je tiež potrebné zabezpečiť pevné prepojenia medzi členskými štátmi EÚ a ostatnými kandidátskymi krajinami, ako aj krajinami EHP a Spojeným kráľovstvom.

3.3.2. Geopolitický vývoj viedol aj k zmenám v hospodárskych partnerstvách s krajinami na iných kontinentoch, pričom nový dôraz sa kladie na spoluprácu s podobne zmýšľajúcimi krajinami. Vyžaduje si to rozvoj vhodných medzinárodných dopravných spojení. Popri posilňovaní bezpečnosti dodávok prostredníctvom diverzifikácie dodávateľských reťazcov je tiež dôležité zabezpečiť riadne prepojenia na účely vývozu. Je potrebné hľadať nové riešenia aj v reakcii na obmedzenú prepojenosť, ktorá je dôsledkom sankcií voči Rusku, ako napríklad zákaz používania vzdušného priestoru na prelety.

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

3.3.3. Jedným zo spôsobov, ako zlepšiť celkovú hospodársku bezpečnosť EÚ je podpora silnejšieho postavenia európskych aktérov v celosvetovej doprave. Na tento účel je potrebné vytvoriť rovnaké podmienky pre podniky poskytujúce služby v diaľkovej doprave, ktoré musia zvládať viac rizík a čeliť vyšším nákladom, najmä v leteckej a námornej doprave. Priaznivejšie podmienky pre európsky výrobný priemysel vrátane lodiarskeho a leteckého priemyslu by tiež pomohli posilniť globálny vplyv EÚ v dopravnom sektore.

3.3.4. Partnerstvá v oblasti dopravnej infraštruktúry v rámci stratégie Global Gateway sú ďalším spôsobom, ako posilniť úlohu EÚ na celom svete a rozšíriť prepojenosť so sieťou TEN-T.

4. **Umožniť prijímať politické opatrenia**

4.1. ***Dobre cielené prideľovanie finančných prostriedkov***

4.1.1. Finančné zdroje vyčlenené na rozvoj dopravnej infraštruktúry v budúcom viacročnom finančnom rámci budú zohrávať kľúčovú úlohu pri zabezpečovaní toho, aby dopravný systém ako celok podporoval prepojenosť na jednotnom trhu a konkurencieschopnosť, bezpečnosť a udržateľnosť. Investície do infraštruktúry by sa nemali posudzovať len z krátkodobého hľadiska, ale treba zvážiť aj dlhodobejšie multiplikačné účinky.

4.1.2. Úloha dopravy musí byť lepšie uznaná ako kľúčový prvok pri dosahovaní strategických cieľov EÚ. V nasledujúcom VFR sa preto musí poskytnúť primeraná úroveň financovania s cieľom reagovať na potreby investícií do rozvoja a údržby dopravnej infraštruktúry, počnúc cieľom dobudovať základnú sieť TEN-T do roku 2030.

4.1.3. So zámerom podporiť programy, ktoré odrážajú strategické priority EÚ, budúci Nástroj na prepájanie Európy sa musí zamerať na cezhraničné projekty, ako aj na projekty zamerané na odstránenie nedostatkov a premostenie chýbajúcich prepojení v základnej sieti a v súhrnnej sieti.

4.1.4. Vzhľadom na geopolitickú situáciu je potrebné venovať väčšiu pozornosť bezpečnostným aspektom, ako sú požiadavky v súvislosti s vojenskou mobilitou a dvojakým použitím infraštruktúry. Z bezpečnostných dôvodov je potrebné v budúcom VFR zohľadniť situáciu v regiónoch na východnej hranici EÚ, a to aj pokiaľ ide o dopravnú infraštruktúru, aby sa posilnila ich odolnosť a životaschopnosť a ich napojenie na jednotný trh.

4.1.5. Na dobudovanie siete TEN-T a rozvoj dopravnej infraštruktúry EÚ sú potrebné značné finančné prostriedky. Investície do infraštruktúry však v krátkodobom a dlhodobom horizonte prinesú rast a zamestnanosť. Okrem financovania z verejných zdrojov by sa mal klásť väčší dôraz na preklenutie finančných rozdielov prostredníctvom rozširovania verejno-súkromných partnerstiev na budovanie novej infraštruktúry, ako aj na údržbu a riadenie existujúcej infraštruktúry v prospech všetkých. Na tento účel by sa mohli zvážiť nové nástroje, ako sú projektové dlhopisy.

4.2. ***Spolupráca a strategická analýza***

4.2.1. S cieľom vyhnúť sa spleti rôznych systémov, si rozvoj dopravných systémov vyžaduje spoluprácu na viacerých úrovniach: medzi Európskou komisiou a členskými štátmi, medzi členskými štátmi navzájom a medzi vnútroštátnymi, regionálnymi a miestnymi rozhodovacími orgánmi. Okrem toho si vyžaduje medzinárodnú spoluprácu v oblasti zahraničných dopravných spojení. Pokiaľ ide o bezpečnostné otázky vrátane ochrany kritickej infraštruktúry, malo by sa v plnej miere využívať strategické partnerstvo a štruktúrovaná spolupráca s NATO.

4.2.2. Úzka spolupráca je potrebná aj medzi verejným sektorom a príslušnými zainteresovanými stranami vrátane podnikov, odborov a iných organizácií občianskej spoločnosti. Náležitá pozornosť sa musí venovať ľudským zdrojom potrebným v sektore dopravy. To si vyžaduje podnikať kroky na uľahčenie mobility pracovnej sily, zvýšenie kompetencií a zručností a zatraktívnenie odvetvia dopravy.

4.2.3. Na zabezpečenie toho, aby bolo odvetvie dopravy pripravené na budúcnosť, sú potrebné rozsiahle investície do inovácií a nových technológií. Je potrebné zachovať význam dopravných koridorov ako skúšobných priestorov pre budúce riešenia.

4.2.4. Zníženie administratívnej záťaže v súlade s prioritami Komisie sa musí zohľadniť aj v odvetví dopravy. Je potrebné zefektívniť administratívne procesy súvisiace s rozvojom dopravnej infraštruktúry vrátane územného plánovania a povoľovacích postupov a zároveň zabezpečiť udržateľnosť projektov. Ďalej by sa malo preskúmať smerovanie ku koordinovanejšiemu plánovaniu dopravy, spoločným zásadám, znižovaniu fragmentácie, ako aj plánovaciemu rámcu na každé šesťročné obdobie.

4.2.5. Pri príprave novej stratégie pre jednotný trh by Komisia mala vyhodnotiť, ako zlepšiť dopravné systémy v celej EÚ, aby sa zabezpečili dodávateľské reťazce v kritických a zraniteľných odvetviach, a to v bežných aj výnimočných situáciách. Toto hodnotenie sa musí vzťahovať na všetky zemepisné oblasti EÚ vrátane ostrovov a odľahlých oblastí.

4.2.6. Na prekonanie prevládajúcej roztrieštenosti je potrebná komplexná analýza hlavných prekážok na dopravnom trhu v každom členskom štáte. Na vyhodnotenie dlhodobých dôsledkov pandémie ochorenia COVID-19 pre dopravu a dodávateľské reťazce je potrebné vykonať náležitú analýzu. Taktiež je potrebné vyhodnotiť dôsledky vojnovej agresie Ruska pre všetky druhy dopravy s cieľom rozpoznať možné nové prekážky v oblasti prepojenosti rôznych oblastí v rámci EÚ a vhodným spôsobom na ne reagovať. Analýza sa musí týkať leteckej dopravy, železníc, vnútrozemských vodných ciest a príbrežnej námornej dopravy, ako aj ciest spájajúcich mestské uzly, námorné a vnútrozemské prístavy, letiská a terminály a rôzne regióny EÚ. V hodnotení sa musí zohľadniť aj vplyv na vnútornú súdržnosť a prepojenosť medzi členskými štátmi.

V Bruseli 26. februára 2025

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Oliver RÖPKE