Europeiska unionens officiella tidning

SV
C-serien

C/2025/2009

30.4.2025

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén

Det fysiska fullbordandet av EU:s inre marknad i ett nytt geopolitiskt läge

(yttrande på eget initiativ)

(C/2025/2009)

Föredragande: **Päivi Elina WOOD**

Rådgivare	Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA (för föredraganden)
Beslut av plenarförsamlingen	24.10.2024
Rättslig grund	Artikel 52.2 i arbetsordningen
Ansvarig sektion	Sektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället
Antagande av sektionen	5.2.2025
Antagande vid plenarsessionen	26.2.2025
Plenarsession nr	594
Resultat av omröstningen (för/emot/nedlagda röster)	208/0/2

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 Transportförbindelser är avgörande för att den inre marknaden ska kunna fullbordas och fungera väl, och politiken för transeuropeiska nät (TEN-T) bör ses som ett viktigt inslag när det gäller att förbättra EU:s globala konkurrenskraft, säkerhet och territoriella sammanhållning. Den nuvarande geopolitiska situationen sätter ytterligare fokus på transporternas och logistikens roll. Detta yttrande på eget initiativ syftar till att utvärdera hur transportinfrastrukturen och transportförbindelserna bör förbättras som svar på den nya och föränderliga situationen.

1.2 Europeiska ekonomiska och sociala kommittén (EESK) betonar att transportnäten alltid måste beaktas i sin helhet, när det gäller de olika transportsätten, och att särskild uppmärksamhet måste ägnas åt knutpunkter såsom hamnar och flygplatser som möjliggör multimodalitet. Det är mycket viktigt att underlätta transporterna i de centrala och mest använda delarna av transportnätet, men det är också av avgörande betydelse att perifera områden ges goda förbindelser och ordentlig tillgång till den inre marknaden. Konsekvenserna av den senaste tidens kriser för konnektiviteten inom EU måste erkännas och hanteras på ett lämpligt sätt.

1.3 Utöver att snarast åtgärda befintliga brister i transportnätet måste EU se till att nätet är anpassat till de nya behoven i fråga om ekonomisk och geopolitisk säkerhet, inbegripet att i högre grad förlita sig på inhemsk produktion och den inre marknaden, i syfte att förbättra försörjningstryggheten när det gäller råvaror, komponenter och produkter. EESK anser dessutom att större vikt måste läggas vid dubbel användning av infrastruktur, samtidigt som man också samarbetar med Nato.

1.4 Samarbetet och konnektiviteten med tredjeländer måste också utvecklas, både för exportändamål och för att möjliggöra diversifiering av leveranskedjor och import, samtidigt som man skyddar sig mot säkerhetsrisker och respekterar sociala och miljömässiga standarder. Kommittén betonar transporternas viktiga roll när det gäller att möjliggöra och bidra till partnerskap med likasinnade länder både på andra kontinenter och i EU:s grannskap, där särskild uppmärksamhet bör ägnas åt EU:s utvidgning.

1.5 Vi anser att det är mycket viktigt att fokusera mer på att förbättra transportsystemens resiliens och tillförlitlighet. En förstärkt beredskapsplanering är nödvändig för att man ska vara väl förberedd för att hantera olika typer av hybridrisker, inbegripet cyberhot och fysiska angrepp på transportinfrastruktur. Med tanke på att transport- och energisystemen samt de digitala systemen i allt högre grad är sammanlänkade måste de utvecklas på ett kompatibelt sätt, och säkerheten för kritisk infrastruktur måste säkerställas. Bränsleinfrastrukturens tillgänglighet och funktion måste också säkerställas.

1.6 EESK vill fästa uppmärksamheten på den inverkan som den geopolitiska situationen har även på den gröna omställningen och efterlyser lämpliga investeringar för att hitta konkurrenskraftiga sätt att säkerställa säker tillgång till den viktiga teknik samt den energi och de råvaror som krävs för transportsektorns gröna omställning. Kommittén betonar också det akuta behovet av att förbereda sig för och hantera klimatkrisens konsekvenser för transportsystemen.

1.7 Det är absolut nödvändigt att nästa fleråriga budgetram innehåller lämpliga och välriktade anslag för investeringar i utveckling och underhåll av transportinfrastruktur, med utgångspunkt i målet att färdigställa TEN-T-stomnätet senast 2030. Nästa fond för ett sammanlänkat Europa måste inriktas på gränsöverskridande projekt samt på projekt som syftar till att undanröja flaskhalsar och överbrygga felande länkar i stomnätet och det övergripande nätet. Ur ett övergripande säkerhetsperspektiv är det viktigt att göra EU:s gränsregioner mer dynamiska och förbättra deras förbindelser till den inre marknaden. Vid tilldelningen av medel måste man beakta transportinfrastrukturens fördelar på både kort och lång sikt, inbegripet skapandet av tillväxt och arbetstillfällen.

1.8 För att säkerställa ett framtidssäkrat europeiskt transportsystem efterlyser EESK ett intensivt samarbete mellan olika aktörer samt en omfattande och strategisk analys av befintliga hinder på transportmarknaden och de långsiktiga konsekvenserna för leveranskedjorna av tidigare kriser, åtföljd av en utvärdering av efterfrågan på nya tekniska lösningar och administrativa förbättringar för att möta utmaningarna och utvecklingsbehoven.

1.9 Vederbörlig uppmärksamhet bör också ägnas åt de personalresurser som behövs inom transportsektorn. Detta kräver åtgärder för att underlätta arbetskraftens rörlighet, stärka kompetens och färdigheter och göra transportsektorn mer attraktiv.

2. **Bakgrund till yttrandet**

2.1 Fullbordandet av den inre marknaden måste stå högt upp på EU:s dagordning och kräver brådskande åtgärder för att öka Europas konkurrenskraft och välstånd. Politiken för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett av de viktigaste verktygen för att koppla samman EU:s medlemsstater, företag och medborgare i syfte att skapa en inre marknad. Lämplig transportinfrastruktur och tillhörande transporttjänster är en förutsättning för den fria rörligheten för personer och varor och ett konkret exempel på värdet av EU:s friheter för medborgarna. Den digitala infrastrukturen är tätt kopplad till transportinfrastrukturen och måste därför utvecklas i enlighet med detta. Att främja en mer sammankopplad inre marknad skulle göra det möjligt att öka handeln ytterligare och bidra till EU:s globala konkurrenskraft.

2.2 Transportnäten spelar också en viktig roll ur ett övergripande säkerhetsperspektiv, från ekonomisk till militär säkerhet. Logistik är en nyckelfaktor när det gäller säkerheten i leveranskedjorna för industriprodukter och vardagsvaror på den inre marknaden. Transportförbindelser möjliggör också internationell handel, som – tillsammans med den inre marknaden – är nödvändig för EU:s ekonomiska säkerhet. Dessutom möjliggör transportinfrastruktur rörlighet för människor och materiel för försvarsändamål. Själva transportinfrastrukturen är dock sårbar för säkerhetsrisker, inbegripet både fysiska hot och cyberhot.

2.3 En välfungerande, sammanhängande och säker transportinfrastruktur är därför inte bara nödvändig för den inre marknaden i sig, utan också av avgörande betydelse om EU vill ha en starkare ställning på den internationella arenan och bättre förmåga att möta internationella utmaningar. EU:s utvidgning är en annan aspekt som sätter fokus på transportförbindelsernas betydelse, med tanke på de framtida behoven hos en större inre marknad.

2.4 Det finns dock fortfarande många transportrelaterade hinder som bör undanröjas för att den inre marknadens outnyttjade potential ska kunna tas tillvara fullt ut. Dessutom har nya utmaningar och krav uppstått på grund av de betydande förändringarna i den geopolitiska och geoekonomiska situationen, bland annat till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina och ökningen av flera typer av hybridoperationer, fragmenteringen av den globala ekonomin och handeln, i kombination med ökande protektionism och konkurrens om kritiska resurser, samt efterdyningarna av pandemins inverkan på leveranskedjor och transportförbindelser.

2.5 Det är av yttersta vikt att nödvändiga åtgärder vidtas för att ta itu med både de befintliga bristerna i EU:s transportnät och de nya och växande utmaningar som den geopolitiska situationen medför. Detta gäller även internationella transportförbindelser som måste beaktas ur både ekonomisk och säkerhetsmässig synvinkel, i syfte att hantera de ekonomiska och geopolitiska säkerhetsriskerna och samtidigt stödja nya ekonomiska partnerskap.

2.6 Det måste erkännas att medlemsstaterna har hanterat den nya geopolitiska situationen på en rad olika sätt när det gäller de olika transportsätten, särskilt i fråga om konnektivitet och tillträde till den inre marknaden, men även i fråga om internationella förbindelser.

2.7 Detta yttrande på eget initiativ syftar till att utvärdera hur den nuvarande geopolitiska situationen påverkar behoven av fysiska transportförbindelser på den inre marknaden och hur EU:s transportinfrastruktur bör utvecklas som svar på den nya och föränderliga situationen. I yttrandet föreslås dessutom politiska åtgärder som kan leda till förbättringar i praktiken. Detta är särskilt relevant och aktuellt nu, i början av EU-institutionernas nya mandatperiod.

3. **Utvecklingsbehov när det gäller EU:s transportförbindelser och transportinfrastruktur**

3.1 ***Ett ändamålsenligt transportnät***

3.1.1 Det finns ett tvingande behov av att fullborda TEN-T-nätet i enlighet med medlagstiftarnas överenskommelse, för att bidra till en väl fungerande inre marknad och uppnåendet av EU:s mål för hållbar mobilitet, samt för att stärka den territoriella sammanhållningen mellan medlemsstaterna.

3.1.2 Ökade globala risker har gjort det ännu viktigare för EU att säkerställa försörjningstryggheten i fråga om energi, råvaror, komponenter och produkter, med särskilt fokus på kritiska råvaror. Det innebär såväl att diversifiera externa partnerskap som att stärka EU:s egen produktionskapacitet, och samtidigt underlätta tillgången till inhemska energi- och råvaruresurser, även i Arktis och andra områden med omfattande naturtillgångar. Detta gäller en rad sektorer, från primärproduktion till olika industrisektorer. EU:s transportnät måste kunna hantera denna utveckling och skapa bättre villkor för sammodalitet och användning av olika transportsätt, däribland godstransporter på järnväg.

3.1.3 Detsamma gäller för distribution av produkter. Det ökade beroendet av den inre marknaden gör det nödvändigt att effektivisera godslogistiken och leveransen av konsumentprodukter och anpassa sig till den nya utvecklingen inom produktions- och leveranskedjorna. Det är mycket viktigt att underlätta transporterna i de centrala och mest använda delarna av transportnätet, men det är också av avgörande betydelse att se till att nätet ger perifera områden god konnektivitet och ordentlig tillgång till den inre marknaden.

3.1.4 Mycket större tonvikt måste också läggas vid säkerhetsaspekterna, inbegripet försvarsbehoven, inom ramen för TEN-T-politiken och Fonden för ett sammanlänkat Europa. Handlingsplanen för militär rörlighet för 2022–2026 ([1]) måste därför genomföras på rätt sätt, och man måste noga följa den pågående utvecklingen i fråga om de geopolitiska omständigheterna och när det gäller att förbereda sig inför framtida behov.

3.1.5 Transportnätet måste alltid beaktas i sin helhet, när det gäller de olika transportsätten, och särskild uppmärksamhet måste ägnas åt de knutpunkter som möjliggör multimodalitet. Europeiska hamnar, från nord till syd och från öst till väst, och deras inlandsförbindelser är avgörande för samhällenas säkerhet, trygghet och funktion. Det är därför nödvändigt att utvärdera – även när det gäller försvarspolitik – vilka hamnar som är av avgörande betydelse, även om de inte förtecknas i det stomnät eller det övergripande nät som fastställs i TEN-T-förordningen. Samma logik gäller för luftfart och flygplatser.

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

3.2 *Ökad resiliens i transportsystemen*

3.2.1 Den rådande geopolitiska situationen visar tydligt på vikten av resiliens och tillförlitlighet i EU:s transportsystem. Detta kräver också en förstärkt beredskapsplanering så att man är väl förberedd för olika typer av risker och hur de ska hanteras.

3.2.2 Cyberhot och fysiska angrepp på transportsystemet kan orsaka störningar för alla transportsätt och därmed för hela samhällets möjlighet att fungera. Man måste ta itu med det ökande antalet GPS-störningar, särskilt inom sjöfarten och luftfarten, för att förhindra att det skapas områden i EU där säkerhetskraven inte efterlevs eller där företag inte längre kan eller vill bedriva verksamhet. De ekonomiska konsekvenserna av förekomsten av områden i EU där transportföretag i praktiken inte kan bedriva verksamhet skulle också vara alltför stora för EU:s medlemsstater och ekonomiska aktörer.

3.2.3 Med tanke på att transport- och energisystemen samt de digitala systemen i allt högre grad är sammanlänkade måste de utvecklas på ett kompatibelt sätt. Transportsystemets säkerhet måste ses mot bakgrund av det övergripande sammanhanget med kritisk infrastruktur. Exempelvis måste man i och med transporternas elektrifiering och digitalisering i allt högre grad vara beredd på att hantera både avbrott i elförsörjningen och cybersäkerhetsattacker. Det är också viktigt, särskilt i krissituationer, att man har en fungerande bränsleinfrastruktur och tillräckliga reserver.

3.2.4 Under covid-19-pandemin var leveranskedjorna utsatta för påfrestningar till följd av störningar i de internationella transporterna, men också på grund av stängningen av inre gränser i EU. Även efter pandemin har vissa medlemsstater lidit av minskad konnektivitet både på den inre marknaden och internationellt. Det är därför nödvändigt att förbättra beredskapen inför en rad olika kriser, med utgångspunkt i erfarenheterna från tidigare kriser, inbegripet användningen av social dialog för att hitta lösningar.

3.2.5 Geopolitiska omständigheter påverkar också genomförandet av den gröna omställningen, även inom transportsektorn. Att frångå användningen av fossila bränslen, utveckla alternativa bränslen och minska beroendet av alltför omfattande och riskfylld import innebär att intensiva insatser måste göras för att hitta nya sätt att säkerställa en trygg försörjning av och tillgång till viktig teknik och viktiga råvaror som krävs för transportsektorns gröna omställning. Detta innebär att man måste förstärka den inhemska produktionskapaciteten och tillhörande transportinfrastruktur inom sektorer som utvinning och bearbetning av kritiska mineraler samt produktion av vätgas och biobränslen. Detta måste göras utan att äventyra transportsektorns konkurrenskraft utan snarare genom att stärka den. Det är också nödvändigt att säkerställa tillgången till de bränslen som behövs för försvarsändamål.

3.2.6 Klimatkrisen medför också risker för transportsystemen, med fler översvämningar, stormar och andra extrema väderfenomen som påverkar infrastrukturen. Det behövs därför lämpliga beredskaps- och anpassningsåtgärder för att hantera effekterna av klimatkrisen, vilket understryks i Niinistö-rapporten om civil och militär beredskap ([2]).

3.3 *Bortom den inre marknaden*

3.3.1 Vid sidan av välfungerande förbindelser inom EU måste konnektiviteten med tredjeländer också stärkas på ett sätt som skyddar mot säkerhetsrisker och respekterar sociala och miljömässiga standarder. Som svar på effekterna av Rysslands anfallskrig mot Ukraina har mer omfattande åtgärder vidtagits för att förbättra konnektiviteten med våra grannländer Ukraina och Moldavien. I den nya geopolitiska situationen är det också nödvändigt att säkerställa stabila förbindelser mellan EU:s medlemsstater och övriga kandidatländer samt med EES-länderna och Förenade kungariket.

3.3.2 Den geopolitiska utvecklingen har också lett till förändringar i de ekonomiska partnerskapen med länder på andra kontinenter, med ny tonvikt på samarbete med likasinnade länder. Detta kräver att lämpliga internationella transportförbindelser utvecklas. Samtidigt som man stärker försörjningstryggheten genom att diversifiera leveranskedjorna är det också viktigt att säkerställa lämpliga förbindelser för exportändamål. Nya lösningar måste också hittas som svar på den minskade konnektiviteten till följd av sanktionerna mot Ryssland, såsom förbud mot användning av luftrummet för överflygningar.

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

3.3.3 Att främja en starkare ställning för europeiska aktörer inom den globala transportsektorn är ett sätt att förbättra den övergripande ekonomiska säkerheten i EU. I detta syfte måste lika villkor skapas för företag som tillhandahåller långdistanstransporttjänster, som måste hantera fler risker och har högre kostnader, särskilt inom luftfart och sjöfart. Gynnsammare villkor för Europas tillverkningsindustri, inklusive varvs- och flygindustrin, skulle också bidra till att stärka EU:s globala inflytande inom transportsektorn.

3.3.4 Partnerskap för transportinfrastruktur inom ramen för Global Gateway är ett annat sätt att stärka EU:s roll globalt och utöka konnektiviteten med TEN-T-nätet.

4. **Möjliggörande politiska åtgärder**

4.1 ***Välriktade anslag***

4.1.1 De finansiella medel som anslås till utvecklingen av transportinfrastruktur i nästa fleråriga budgetram kommer att spela en nyckelroll för att säkerställa att transportsystemet i sin helhet främjar konnektiviteten på den inre marknaden och stöder konkurrenskraft, säkerhet och hållbarhet. Investeringar i infrastruktur bör inte bara ses ur ett kortsiktigt perspektiv, utan de långsiktiga multiplikatoreffekterna måste också beaktas.

4.1.2 Transporterna måste i högre grad erkännas som en avgörande faktor för att uppnå EU:s strategiska mål. I nästa fleråriga budgetram måste därför en lämplig finansieringsnivå göras tillgänglig för att tillgodose behoven av investeringar i utveckling och underhåll av transportinfrastruktur, med utgångspunkt i målet att fullborda TEN-T-stomnätet senast 2030.

4.1.3 För att stödja program som återspeglar EU:s strategiska prioriteringar måste nästa fond för ett sammanlänkat Europa inriktas på gränsöverskridande projekt samt på projekt som syftar till att undanröja flaskhalsar och överbrygga felande länkar i stomnätet och det övergripande nätet.

4.1.4 Med tanke på den geopolitiska situationen måste större uppmärksamhet ägnas åt säkerhetsaspekter, såsom kraven i samband med militär rörlighet och dubbel användning av infrastruktur. Av säkerhetsskäl måste situationen i EU:s östra gränsregioner beaktas i nästa fleråriga budgetram, bland annat när det gäller transportinfrastruktur för att stärka resiliensen och dynamiken i dessa regioner och deras förbindelser med den inre marknaden.

4.1.5 Betydande medel krävs för att fullborda TEN-T-nätet och utveckla EU:s transportinfrastruktur. Investeringar i infrastruktur kommer dock att skapa tillväxt och arbetstillfällen på både kort och lång sikt. Utöver offentliga medel bör större fokus läggas på att överbrygga de finansiella klyftorna genom att stärka offentlig-privata partnerskap för att bygga ny infrastruktur samt för att underhålla och förvalta befintlig infrastruktur till gagn för alla. Nya instrument såsom projektobligationer skulle kunna övervägas i detta syfte.

4.2 ***Samarbete och strategisk analys***

4.2.1 För att undvika ett lapptäcke av olika system kräver utvecklingen av transportsystemen samarbete på flera nivåer: mellan kommissionen och medlemsstaterna, mellan medlemsstaterna och mellan nationella, regionala och lokala beslutsfattare. Dessutom krävs internationellt samarbete kring utländska transportförbindelser. När det gäller säkerhetsfrågor, inbegripet skyddet av kritisk infrastruktur, bör det strategiska partnerskapet och det strukturerade samarbetet med Nato utnyttjas fullt ut.

4.2.2 Det krävs också ett nära samarbete mellan den offentliga sektorn och berörda parter, däribland företag, fackföreningar och andra organisationer i det civila samhället. Vederbörlig uppmärksamhet måste ägnas åt de personalresurser som behövs inom transportsektorn. Detta kräver åtgärder för att underlätta arbetskraftens rörlighet, stärka kompetens och färdigheter och göra transportsektorn mer attraktiv.

4.2.3 För att säkerställa att transportsektorn är rustad för framtiden krävs kraftfulla investeringar i innovation och ny teknik. Transportkorridorernas betydelse som testbäddar för framtida lösningar måste bibehållas.

4.2.4 Minskningen av den administrativa bördan, i linje med kommissionens prioriteringar, måste också återspeglas i transportsektorn. De administrativa processerna i samband med transportinfrastrukturens utveckling, inbegripet markanvändningsplanering och tillståndsförfaranden, måste rationaliseras samtidigt som projektens hållbarhet säkerställs. En utveckling i riktning mot mer samordnad transportplanering, gemensamma principer, minskad fragmentering samt en planeringsram för varje sexårsperiod bör utforskas ytterligare.

4.2.5 I samband med utarbetandet av en ny strategi för den inre marknaden bör kommissionen utvärdera hur man kan förbättra transportsystemen i hela EU för att säkra leveranskedjorna i kritiska och sårbara sektorer, både under normala förhållanden och i exceptionella situationer. Denna utvärdering måste omfatta alla geografiska områden i EU, inklusive öar och avlägsna områden.

4.2.6 Det krävs en omfattande analys av de huvudsakliga hindren på transportmarknaden i varje medlemsstat för att komma till rätta med den rådande fragmenteringen. En ordentlig analys måste göras för att utvärdera de långsiktiga konsekvenserna av covid-19 för transport- och leveranskedjorna. Det är också nödvändigt att bedöma inverkan av Rysslands anfallskrig på alla transportsätt i syfte att konstatera eventuella nya problem i förbindelserna mellan olika områden inom EU och hantera dem på ett lämpligt sätt. Analysen måste omfatta luftfart, järnvägar, inre vattenvägar och närsjöfartsrutter samt vägar som förbinder urbana knutpunkter, kusthamnar och inlandshamnar, flygplatser och terminaler samt olika EU-regioner. Utvärderingen måste också ta hänsyn till inverkan på den interna sammanhållningen och konnektiviteten mellan medlemsstaterna.

Bryssel den 26 februari 2025.

Oliver RÖPKE

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs ordförande