

Společná dopravní politika

Proč společná dopravní politika?

Má-li být vnitřní trh skutečně funkční, integrace musí pokročit také v dopravě. Není proto divu, že vedle zemědělství a obchodu byla oblast dopravy vybrána za sféru společné politiky. Vedlo k tomu několik důvodů:

1. Postupující ekonomická integrace stále více rozšiřuje obchod mezi členskými zeměmi a proto doprava mezi nimi musí spolehlivě fungovat.
2. Doprava napomáhá volnému pohybu zboží a služeb. Je proto třeba vytvořit takové podmínky, aby dopravní náklady nebránily dalšímu rozšiřování obchodu.
3. Dopravní sektor pohlcuje v zemích Unie až 40 procent veřejných investic, jeho fungování ovlivňuje mnoho dalších sfér a zvláště velký vliv má na regionální rozvoj, životní prostředí, utváření krajiny, spotřebu energie aj.

Vývoj do 80. let

Boom 80. let

Projekt transevropských sítí

Po přijetí Maastrichtské smlouvy začala Evropská unie rozvíjet aktivity v nové oblasti nazvané transevropské sítě. Jedná se o vybudování nejen v oblasti dopravní, ale i v telekomunikacích a energetice, včetně ropovodů a plynovodů. Projekt transevropských sítí je logickým dovršením úkolu vytvořit prostor bez vnitřních hranic, usnadnit uvnitř něho propojení různých částí Unie a zkrátit přepravní vzdálenosti.

Vedle základního poslání, jež souvisí s fungováním společného trhu si projekt transevropských sítí klade i další cíle:

1. Přispět k sociální a ekonomické soudržnosti bohatších s méně vyspělými regiony Unie. Spolehlivější komunikace a snadnější a lacinější doprava mezi těmito oblastmi měla urychlit ekonomický rozvoj zaostalých regionů a snížit rozdíly v HDP na obyvatele.
2. Stanovit priority při rozvíjení infrastruktury, což má příznivě ovlivnit především odlehlejší a méně vyspělé regiony Unie.
3. Upevnit konkurenční schopnost zemí Unie, vytvořit nové trhy a nové pracovní příležitosti.
4. Vytvořit potřebné spojení jednak s přidruženými zeměmi střední a východní Evropy, jednak se zeměmi Středomoří

Program priorit pro rozvoj dopravy