



Brüsszel, 2020. október 28.
(OR. en)

12391/20

TRANS 498
AVIATION 197
MAR 140

AZ ELJÁRÁS EREDMÉNYE

Küldi: a Tanács Főtitkársága

Címzett: a delegációk

Előző dok. sz.: 12060/20 + COR 1

Tárgy: A Tanács következtetései az európai áru fuvarozási ágazatban világjárvány vagy egyéb súlyos válsághelyzet esetén alkalmazandó vészhelyzeti terv mellett szóló szakpolitikai megfontolásokról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak *az európai áru fuvarozási ágazatban világjárvány vagy egyéb súlyos válsághelyzet esetén alkalmazandó vészhelyzeti terv mellett szóló szakpolitikai megfontolásokról* szóló tanácsi következtetéseket, amelyeket a Tanács a 2020. október 23-i 3777. ülésén jóváhagyott.

A TANÁCS KÖVETKEZTETÉSEI

az európai áru fuvarozási ágazatban világjárvány vagy egyéb súlyos válsághelyzet esetén alkalmazandó vészhelyzeti terv mellett szóló szakpolitikai megfontolásokról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

TEKINTETTEL

- az egészség védelmét, valamint az áruk és alapvető szolgáltatások rendelkezésre állását biztosító határigazgatási intézkedésekre vonatkozó, 2020. március 16-i bizottsági iránymutatásokra¹;
- a zöld sávoknak az egészség védelmét, valamint az áruk és alapvető szolgáltatások rendelkezésre állását biztosító határigazgatási intézkedésekre vonatkozó iránymutatások szerinti végrehajtásáról szóló, 2020. március 23-i bizottsági közleményre²;
- a légi áru fuvarozási műveleteknek a COVID-19-járvány idején történő megkönnyítéséről szóló, 2020. március 26-i európai bizottsági iránymutatásokra³;
- a tengerészek, az utasok és a hajók fedélzetén tartózkodó más személyek egészségvédelméről, hazaszállításáról és utazásának megszervezéséről szóló, 2020. április 8-i bizottsági iránymutatásokra⁴;
- a közlekedési szolgáltatások és összeköttetések fokozatos helyreállításáról szóló, 2020. május 13-i bizottsági iránymutatásra⁵;
- a turisztikai szolgáltatások fokozatos újraindításáról, valamint a szálláshelyek és vendéglátóipari létesítmények egészségügyi protokolljáról szóló, 2020. május 13-i uniós iránymutatásra⁶;
- a szabad mozgásnak a Covid19-világjárvány miatti korlátozására vonatkozó koordinált megközelítésről szóló tanácsi ajánlásra⁷;

¹ C(2020) 1753 (final).

² C(2020) 1897 (final).

³ C(2020) 2010 (final).

⁴ C(2020) 3100 (final).

⁵ C(2020) 3139 (final).

⁶ C(2020) 3251 (final).

⁷ HL L 337., 2020.10.14., 3. o.

ELKÖTELEZETT aziránt, hogy kivegye a részét az európai közlekedési ágazatnak a világméretű járványok és egyéb súlyos válsághelyzetek hatásaival szembeni védelmében;

EMLÉKEZTET arra, hogy a Covid19-világméretű járvány miatti lezárás bebizonyította annak fontosságát, hogy zökkenőmentes legyen a határokon átnyúló forgalom és az EU különböző régiói – különösen a határ menti régiók – közötti összeköttetés;

HANGSÚLYOZZA annak fontosságát, hogy válság idején megőrizzük a területi folytonosságot, Európának a tengerentúli területekre kiterjedő területét is ideértve;

EMLÉKEZTET arra, hogy az elmúlt néhány hónap egyértelműen megmutatta nemcsak azt, hogy mekkora jelentőséggel bír a közlekedési ágazat az ellátási láncok rezilienciájának biztosítása szempontjából, hanem azt is, hogy mennyire érzékenyen reagál ez az ágazat, és hogy mennyire fontos, hogy megbízható és stabil koordinációs mechanizmusokkal rendelkezünk, amelyekkel elkerülhetők az egyoldalú és nem egyeztetett korlátozások;

MEG VAN GYŐZŐDVE arról, hogy el kell kerülni az áruk és a közlekedési dolgozók szabad mozgásának mindennemű korlátozását és akadályozását, és **HANGSÚLYOZZA**, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) folyosóinak és az egyéb alapvető fontosságú, határokon átnyúló összeköttetéseknek világméretű járvány vagy egyéb súlyos válsághelyzet idején is fenn kell tartani a működését egyrészt megfelelő és kapcsolódó kiegészítő szolgáltatások működésének garantálása, másrészt a határoknak az áru fuvarozás számára történő nyitva tartása révén;

TUDATÁBAN VAN annak, hogy általában a közlekedési ágazat, és különösen az áru fuvarozás rendszerszintű jelentőséggel bír közösségünk számára, hiszen a közlekedési összeköttetések nem érnek véget a nemzeti vagy az uniós külső határoknál. Ennek megfelelően a közlekedési dolgozók mobilitását, illetve a szállítási műveleteket válságok idején is európai és nemzetközi nézőpontból kell szemlélnünk, és el kell kerülnünk az Európai Unió belüli határok lezárását, valamint fenn kell tartanunk az árutovábbítás zökkenőmentességét, többek között az Európai Unióba való belépési pontokon is;

MEG VAN GYŐZŐDVE arról, hogy a Covid19-világméretű járvány során szerzett tapasztalatokat teljes mértékben figyelembe kell venni, továbbá hogy meg kell erősíteni a közlekedési dolgozók és az áruk uniós belső határokon át történő szabad mozgásának a biztosítása érdekében folytatott együttműködést, illetve közös erőfeszítéseket, valamint a harmadik országokkal való együttműködést is;

ÜDVÖZLI az EU, a tagállamok és a közlekedési ágazat által az elmúlt hónapok során alkalmazott koordinált, rugalmas, arányos és megkülönböztetéstől mentes megközelítéseket; az illetékes – különösen a közlekedésért, a belügyekért és az egészségügyért – felelős nemzeti hatóságok közötti szoros koordinációt; az uniós politikai szintű integrált válságelhárítási mechanizmus (IPCR) keretében folytatott szoros együttműködést és információcserét; valamint az aktuális információkról a tagállamok közlekedési minisztériumain belüli nemzeti kapcsolattartó pontok hálózata révén, a Bizottság részvételével folytatott rendszeres és gyors információcserét;

ÜDVÖZLI, hogy a tagállamok az elmúlt hónapokban koordinált módon követték a Bizottság és az érintett nemzetközi szervezetek közlekedésügyi ajánlásait és iránymutatásait;

ÜDVÖZLI, hogy gyors, átgondolt és határozott eljárás keretében célirányos rendkívüli intézkedéseket tartalmazó uniós jogszabályok elfogadására került sor az Unión belüli és a nemzetközi szállítási műveleteknek a Covid19-világjárvány alatti fenntartása érdekében;

ÜDVÖZLI, hogy nemzeti és európai szinten egyaránt rendszeres információcsere és koordináció zajlik a közlekedési ágazaton belüli szövetségekkel;

FELSZÓLÍTTJA a Bizottságot, hogy rövid időn belül dolgozzon ki egy világjárvány vagy egyéb súlyos válsághelyzet esetén alkalmazandó vészhelyzeti tervet az európai áru fuvarozási ágazatra vonatkozóan, és annak keretében olyan intézkedéseket is, amelyek biztosítják az uniós szintű koordinációt és egyértelmű iránymutatással szolgálnak – adott esetben hatásvizsgálatot és a közlekedési ágazattal/ képviselőivel való konzultációt követően –, értékelve a Covid19-válság kezelésére hozott intézkedéseket és figyelembe véve a közlekedési ágazatban a világjárvány kezdete óta kialakult általános helyzetet;

ARRA ÖSZTÖNZI a Bizottságot, hogy a vészhelyzeti terv hatályának tisztázása érdekében határozza meg koherens módon a „súlyos válsághelyzet” fogalmát, figyelembe véve, hogy a vészhelyzeti terv olyan eszközként hivatott szolgálni, amely egy ilyen súlyos válsághelyzetben elősegíti az áru fuvarozást érintő potenciálisan súlyos hatások elkerülését, valamint az áruk tagállamok közötti és harmadik országokkal való forgalmának zökkenőmentességét;

ÖSZTÖNZI továbbá a Bizottságot arra, hogy adott esetben terjessze ki a vészhelyzeti tervet részben vagy teljes egészében a személyszállításra, illetve általában véve a közlekedés egészére;

AZT JAVASOLJA, hogy a vészhelyzeti terv kapcsolódjon össze szorosan a Tanács által kért, a Covid19-világjárvány belső piacra gyakorolt hatásáról készítendő értékeléssel;

FELKÉRI a Bizottságot, mérlegelje legalább a következő aspektusoknak a vészhelyzeti tervben való kezelését: a határokon átnyúló árufuvarozási műveletek fenntartása a TEN-T folyosók teljes hosszán és az egyéb alapvető fontosságú, határokon átnyúló összeköttetések esetében is, valamint a kapcsolódó, az említett hálózat működését támogató kiegészítő szolgáltatások fenntartása, továbbá a közlekedési dolgozók szabad mozgásának biztosítása és egyúttal egészségük és biztonságuk védelmének a biztosítása; iránymutatások és a legjobb gyakorlatot tartalmazó eszköztárak kidolgozása a közlekedési ágazat rezilienciájának megerősítése érdekében, valamint koherens szabályozási keret létrehozása a világjárvány vagy egyéb súlyos válsághelyzet kialakulása esetén alkalmazandó mentességekre vonatkozóan;

HANGSÚLYOZZA, hogy a vészhelyzeti tervben az összekapcsoltság biztosítása és az elszigetelődés elkerülése érdekében figyelembe kell venni a más tagállammal közös szárazföldi határral nem rendelkező tagállamok, a szigetek, a távoli vagy peremterületek és a tengerentúli területek sajátos szükségleteit;

FELKÉRI a Bizottságot, hogy vegye igénybe és erősítse meg a meglévő struktúrákat és hálózatokat, ideértve a közlekedési minisztériumok nemzeti kapcsolattartó pontjainak hálózatát is;

HANGSÚLYOZZA az EU 2050-ig elérendő klímasemlegességgel kapcsolatos vállalás jelentőségét a vészhelyzeti terv kidolgozása szempontjából, továbbá a szubszidiaritás és az arányosság elvének, a minőségi jogalkotásnak, valamint a különböző hatóságok és az érintett érdekelt felek szakértelme és illetékessége tiszteletben tartásának a fontosságát;

FELKÉRI a Bizottságot, hogy körültekintően értékelje, hogy milyen további lépéseket kell tenni a közlekedési ágazat digitalizációjának és az információk egybegyűjtésének elősegítése, valamint egyúttal az informatikai hálózatok rezilienciájának fokozása és a Galileo Green Lane (zöld sáv) mobilalkalmazásának javítása érdekében;

FELKÉRI a Bizottságot, hogy további munkájában vegye figyelembe a zöld sávok alkalmazásából levont tanulságokat a közlekedési és logisztikai láncok működésének garantálása, valamint a kiszámítható és harmonizált utazási és munkakörülmények biztosítása érdekében, egyrészt a zöld sávok Unió-szerte való bevezetéséről szóló bizottsági közleményben említett – akár papír, akár digitális formátumú – nemzetközi közlekedési dolgozói igazolás elfogadása révén, másrészt azáltal, hogy előmozdítja a multimodális szállítás és a környezetbarát fenntartható szállítási módok igénybevételét;

FELKÉRI a Bizottságot, hogy az állami támogatásokra vonatkozó ideiglenes keret felülvizsgálatával összefüggésben dolgozzon ki egy egyedi, a jelenlegi és a jövőbeli világvilágjárványok, illetve egyéb súlyos válsághelyzetek esetén alkalmazható ideiglenes állami támogatási keretrendszert, amely lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy – tekintettel az ilyen helyzetekben szükséges gyors és rugalmas módon való fellépésre – gyors, arányos és megkülönböztetéstől mentes támogatást nyújtsanak a közlekedési ágazat számára;

EMLÉKEZTET az Unióba irányuló közvetlen külföldi befektetések átvilágítási keretének létrehozásáról szóló (EU) 2019/452 rendelet, valamint az (EU) 2019/452 rendelet alkalmazásának megkezdése előtt a közvetlen külföldi tőkebefektetésekről, a harmadik országokból származó tőke szabad mozgásáról és Európa stratégiai eszközeinek védelméről a tagállamoknak nyújtott bizottsági iránymutatás fontosságára⁸;

HANGSÚLYOZZA, hogy az egészségügyre és a határátkelőhelyekre vonatkozó szabályok vagy koordinált intézkedések elfogadásakor, illetve mérlegelésekor figyelembe kell venni a közlekedési ágazat fenntartásait az ellátási láncokat érintő negatív hatások elkerülése és az áruk, illetve a közlekedési dolgozók szabad mozgásának, valamint a személyzetváltásoknak a megkönnyítése érdekében.

⁸ C(2020) 1981.