



Bruksela, 28 października 2020 r.
(OR. en)

12391/20

TRANS 498
AVIATION 197
MAR 140

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	12060/20 + COR 1
Dotyczy:	Konkluzje Rady w sprawie względów politycznych, które należy wziąć pod uwagę w przeznaczonym dla europejskiego sektora transportu towarowego planie pandemicznym i awaryjnym na wypadek innego poważnego kryzysu

Delegacje otrzymują w załączeniu konkluzje Rady w sprawie *względów politycznych, które należy wziąć pod uwagę w przeznaczonym dla europejskiego sektora transportu towarowego planie pandemicznym i awaryjnym na wypadek innego poważnego kryzysu*; konkluzje te zostały zatwierdzone przez Radę na jej 3777. posiedzeniu, które odbyło się 23 października 2020 r.

KONKLUZJE RADY

w sprawie

względów politycznych, które należy wziąć pod uwagę w przeznaczonym dla europejskiego sektora transportu towarowego planie pandemicznym i awaryjnym na wypadek innego poważnego kryzysu

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

UWZGLĘDNIAJĄC

- wytyczne Komisji z dnia 16 marca 2020 r. dotyczące środków zarządzania granicami w celu ochrony zdrowia i zapewnienia dostępności towarów i usług podstawowych¹;
- komunikat Komisji z dnia 23 marca 2020 r. w sprawie wdrożenia uprzywilejowanych korytarzy w kontekście wytycznych dotyczących środków zarządzania granicami w celu ochrony zdrowia i zapewnienia dostępności towarów i usług podstawowych²;
- wytyczne Komisji Europejskiej z dnia 26 marca 2020 r. w sprawie ułatwiania operacji lotniczego transportu towarowego w trakcie epidemii COVID-19³;
- wytyczne Komisji z dnia 8 kwietnia 2020 r. w sprawie ochrony zdrowia, repatriacji i organizacji podróży dla marynarzy, pasażerów i innych osób znajdujących się na pokładach statków⁴;
- wytyczne Komisji z dnia 13 maja 2020 r. dotyczące stopniowego przywracania usług transportowych i połączeń⁵;
- wytyczne UE z dnia 13 maja 2020 r. dotyczące stopniowego wznowiania usług świadczonych turystom oraz protokołów zdrowotnych w placówkach branży hotelarsko-gastronomicznej⁶;
- zalecenie Rady w sprawie skoordynowanego podejścia do ograniczania swobodnego przepływu w odpowiedzi na pandemię COVID-19⁷;

¹ Dok. C(2020) 1753 (final).

² Dok. C(2020) 1897 (final).

³ Dok. C(2020) 2010 (final).

⁴ Dok. C(2020) 3100 (final).

⁵ Dok. C(2020) 3139 (final).

⁶ Dok. C(2020) 3251 (final).

ZOBOWIĄZUJE SIĘ odgrywać swoją rolę w ochronie europejskiego sektora transportu przed skutkami pandemii i innych poważnych sytuacji kryzysowych;

PRZYPOMINA, że blokada w związku z pandemią COVID-19 udowodniła znaczenie płynnego ruchu transgranicznego i połączeń międzysystemowych między regionami UE, zwłaszcza w regionach przygranicznych;

PODKREŚLA znaczenie zachowania ciągłości terytorialnej w czasach kryzysu, w tym na terytorium europejskim, które rozciąga się na terytoria zamorskie;

PRZYPOMINA, że ostatnie miesiące pokazały nam bardzo wyraźnie, jak ważny, ale też jak wrażliwy, jest sektor transportu dla zapewnienia odpornych łańcuchów dostaw oraz jak ważne jest stworzenie wiarygodnych i solidnych mechanizmów koordynacji w celu uniknięcia jednostronnych i nieskoordynowanych ograniczeń;

JEST PRZEKONANA, że należy unikać wszelkich ograniczeń i przeszkód w swobodnym przepływie towarów i pracowników transportu, oraz **PODKREŚLA**, że w czasie pandemii i innych poważnych sytuacji kryzysowych należy utrzymać operacyjność korytarzy transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) oraz innych mających podstawowe znaczenie połączeń transgranicznych poprzez zapewnienie funkcjonowania odpowiednich i powiązanych usług pomocniczych oraz utrzymanie otwartych granic dla transportu towarowego;

ODNOTOWUJE, że sektor transportu ogólnie, a transport towarowy w szczególności, ma systemowe znaczenie dla naszej społeczności, jako że połączenia transportowe nie kończą się na krajowych lub unijnych zewnętrznych granicach. W związku z tym musimy przyjrzeć się mobilności pracowników transportu i operacji transportowych z perspektywy europejskiej i międzynarodowej, w tym w czasach kryzysu, przy czym należy unikać zamykania granic wewnątrz Unii Europejskiej, a przepływ towarów, w tym przez punkty wjazdu do Unii Europejskiej, powinien pozostać niezakłócony;

JEST PRZEKONANA, że należy w pełni uwzględnić doświadczenia zdobyte podczas pandemii COVID-19 oraz że należy wzmocnić współpracę i wspólne wysiłki na rzecz zapewnienia swobodnego przepływu pracowników transportu i towarów transportowych przez wewnętrzne granice UE, a także współpracę z państwami trzecimi;

⁷ Dz.U. L 337 z 14.10.2020, s. 3–9.

Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE skoordynowane, elastyczne, proporcjonalne i niedyskryminacyjne podejścia stosowane w ostatnich miesiącach przez UE, państwa członkowskie i sektor transportu; ścisłą koordynację między właściwymi organami krajowymi, w szczególności w dziedzinie transportu, spraw wewnętrznych i zdrowia; ścisłą współpracę i wymianę informacji w kontekście zintegrowanego reagowania na szczeblu politycznym w sytuacjach kryzysowych (IPCR); oraz regularną i szybką wymianę aktualnych informacji za pośrednictwem sieci krajowych punktów kontaktowych ministerstw transportu państw członkowskich z udziałem Komisji;

Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE skoordynowane przestrzeganie przez państwa członkowskie zaleceń i wytycznych Komisji i odpowiednich organizacji międzynarodowych w dziedzinie transportu w ostatnich miesiącach;

Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE szybkie, przemyślane i zdecydowane przyjęcie ukierunkowanych unijnych awaryjnych środków ustawodawczych służących utrzymaniu wewnątrzunijnych i międzynarodowych operacji transportowych podczas pandemii COVID-19;

Z ZADOWOLENIEM PRZYJMUJE regularną wymianę informacji i koordynację ze stowarzyszeniami sektora transportu na szczeblach krajowym i europejskim;

WZYWA Komisję do szybkiego opracowania dla europejskiego sektora transportu towarowego planu pandemicznego i awaryjnego na wypadek innego poważnego kryzysu, w tym środków zapewniających koordynację na szczeblu UE oraz jasnych wytycznych opartych, w stosownych przypadkach, na ocenie skutków i po konsultacji z sektorem transportu wraz z oceną środków podjętych w celu zajęcia się kryzysem związanym z COVID-19 i z uwzględnieniem ogólnej sytuacji sektora transportu od początku pandemii;

ZACHĘCA Komisję, aby w celu wyjaśnienia zakresu planu awaryjnego przedstawiła spójną definicję „poważnego kryzysu”, biorąc pod uwagę, że plan awaryjny ma na celu zaoferowanie środków umożliwiających uniknięcie w tak poważnej sytuacji kryzysowej potencjalnie poważnych skutków dla transportu towarowego i niezakłóconego przepływu towarów między państwami członkowskimi oraz przepływu z i do państw trzecich;

ZACHĘCA Komisję do rozszerzenia, w stosownych przypadkach, po części lub w pełni, planu awaryjnego na transport pasażerski i transport ogólnie;

PROPONUJE, aby taki plan awaryjny ściśle wiązał się z wezwaniem Rady do oceny pandemii COVID-19 w odniesieniu do rynku wewnętrznego;

ZWRACA SIĘ do Komisji, by rozważyła uwzględnienie w planie awaryjnym co najmniej następujących aspektów: utrzymanie transgranicznych operacji transportu towarowego wzdłuż korytarzy TEN-T i innych mających podstawowe znaczenie połączeń transgranicznych, a także powiązanych usług pomocniczych wspierających funkcjonowanie takiej sieci, a także zapewnienie swobodnego przepływu pracowników transportu przy zagwarantowaniu ochrony ich zdrowia i bezpieczeństwa; przygotowanie wytycznych i zestawów najlepszych praktyk w celu wzmocnienia odporności sektora transportu oraz ustanowienie spójnych ram regulacyjnych w odniesieniu do zwolnień, które mają być stosowane w przypadku wystąpienia pandemii i innych poważnych sytuacji kryzysowych;

PODKREŚLA, jak ważne jest, aby taki plan awaryjny uwzględniał szczególne potrzeby państw członkowskich, które nie mają granicy lądowej z innym państwem członkowskim, a także potrzeby wysp, regionów oddalonych i peryferyjnych oraz terytoriów zamorskich, aby zapewnić łączność i zapobiec izolacji;

ZWRACA SIĘ do Komisji, aby wykorzystywała i wzmacniała istniejące struktury i sieci, w tym sieci krajowych punktów kontaktowych ministerstw transportu;

ZAZNACZA, jak duże znaczenie mają opracowanie planu awaryjnego dotyczącego zobowiązania UE do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r., zasady pomocniczości, proporcjonalności i lepszego stanowienia prawa, a także korzystanie z wiedzy fachowej i kompetencji różnych zaangażowanych organów i zainteresowanych stron;

ZWRACA SIĘ do Komisji o dogłębną ocenę dalszych kroków w celu promowania cyfryzacji sektora transportu i gromadzenia informacji przy jednoczesnym zwiększeniu odporności sieci informatycznych i ulepszeniu aplikacji dotyczącej uprzywilejowanych korytarzy *Galileo Green Lane*;

ZWRACA SIĘ do Komisji, aby w swoich dalszych pracach uwzględniła wnioski wyciągnięte z korzystania z uprzywilejowanych korytarzy w celu zapewnienia funkcjonowania łańcuchów transportowych i logistycznych, a także przewidywalnych i zharmonizowanych warunków podróży i pracy, w szczególności poprzez akceptowanie, w formie papierowej albo cyfrowej, certyfikatu dla pracowników transportu międzynarodowego, o którym mowa w komunikacie Komisji w sprawie wdrożenia uprzywilejowanych korytarzy w całej Unii, oraz, w stosownych przypadkach, w celu promowania korzystania z multimodalności i przyjaznych dla środowiska zrównoważonych rodzajów transportu;

ZWRACA SIĘ do Komisji, aby opracowała, w związku z przeglądem tymczasowych ram pomocy, szczegółowe ramy tymczasowej pomocy państwa w przypadku obecnych i przyszłych pandemii oraz innych poważnych sytuacji kryzysowych, które to ramy umożliwiłyby państwom członkowskim wspieranie sektora transportu w szybki, proporcjonalny i niedyskryminujący sposób, uwzględniając potrzebę szybkiego i elastycznego działania w takich sytuacjach;

PRZYPOMINA o znaczeniu rozporządzenia (UE) 2019/452 ustanawiającego ramy monitorowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Unii, a także o znaczeniu skierowanych do państw członkowskich wytycznych Komisji dotyczących bezpośrednich inwestycji zagranicznych, swobodnego przepływu kapitału z państw trzecich i ochrony europejskich aktywów strategicznych – w sytuacji przed zastosowaniem rozporządzenia⁸;

PODKREŚLA potrzebę uwzględnienia obaw sektora transportu przy przyjmowaniu lub rozważaniu przepisów lub skoordynowanych środków dotyczących zdrowia i przejść granicznych, tak aby uniknąć negatywnego wpływu na łańcuchy dostaw oraz ułatwić swobodny przepływ towarów i pracowników transportu, a także zmiany załóg.

⁸ Dok. C(2020) 1981.