



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 25 май 2022 г.
(OR. en)

9490/22

TRANS 322
AVIATION 95
MAR 118
RELEX 690
CONSOM 132
ECOFIN 500
COMPET 397
AGRI 212
VETER 50
PHYTOSAN 21

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От: Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор

Дата на получаване: 23 май 2022 г.

До: Генералния секретариат на Съвета

№ док. Ком.: COM(2022) 211 final

Относно: СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ План за действие в извънредни ситуации в областта на транспорта

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2022) 211 final.

Приложение: COM(2022) 211 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 23.5.2022 г.
COM(2022) 211 final

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

План за действие в извънредни ситуации в областта на транспорта

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

План за действие в извънредни ситуации в областта на транспорта

1 ВЪВЕДЕНИЕ

През последните две години транспортният сектор на ЕС беше силно засегнат от две големи кризи — пандемията от COVID-19 и военната агресия на Русия срещу Украйна. Пандемията от COVID-19 оказа сериозно въздействие върху обществото, включително върху транспортния сектор¹. За да се ограничи разпространението на болестта, бяха предприети редица мерки за ограничаване на международните и вътрешните пътувания, като физическо дистанциране, мерки за изолация в домашни условия, преустановяване на движението на обществения транспорт, проследяване на контактните лица и поставяне под карантина, както и затваряне на граници. Липсата на координация между националните мерки допълнително засегна транспортния сектор, като затрудняваше трансграничните превози², което често засилваше последиците от първоначалния шок върху хората и икономиката³.

Пълното въздействие на военната агресия на Русия срещу Украйна тепърва ще се проявява. От началото на нашествието органите на държавите членки и транспортните дружества от ЕС — особено в страните, граничещи с Украйна — предоставят хуманитарна помощ в безпрецедентен мащаб. Войната и санкциите също така създадоха много предизвикателства за транспорта в ЕС: водачи на камиони, заседнали в зона на конфликт, затваряне на руското въздушно пространство, разрушаване на украинската транспортна инфраструктура, прекъсване на веригите на доставки и натиск за повишаване на цените на петрола.

Тези две събития не са в основата на първите сериозни смущения на транспортната система на ЕС. Изригването на исландския вулкан Ейяфятлайокутъл (Eyjafjallajökull) на 14 март 2010 г. и срутването на тунела Рацат (Rastatt) на 12 август 2017 г. също оказаха въздействие върху цялата система в транспортния сектор както при пътническите, така и при товарните превози.

В плана за действие в извънредни ситуации в областта на транспорта, представен в настоящото съобщение, се предлага набор от инструменти за справяне с всякакъв вид

¹ През 2020 г. въздушното движение в Европа беше 45 % от равнището през 2019 г. и доведе до намаляване на пътниците с над 70 % (ЕВРОКОНТРОЛ). През някои месеци на 2020 г. броят на пътниците, заминаващи и пристигащи на пристанищата в ЕС, намаля почти наполовина (с 45 %) в сравнение с 2019 г. Също така имаше 42 % по-малко пътници в железопътния транспорт (Евростат). Общият оборот в сектора на транспортните услуги намаля с 13 % между 2019 г. и 2020 г.

² За база данни с мерките вж.: <https://covid-statistics.jrc.ec.europa.eu/RMeasures>.

³ Въздействие на COVID-19 върху вътрешния пазар, IPOL_STU(2021)658219_EN.

кризи, засягащи транспорта⁴. Той е създаден в отговор на призива на Съвета⁵ към Комисията да изготви европейски план за действие в извънредни ситуации за товарния транспорт, предназначен за справяне с пандемии и други сериозни кризи. Освен това в Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност⁶ се предвижда Комисията да изготви план за действие в извънредни кризисни ситуации, за да осигури непрекъснатост на дейностите и координиране на ответните мерки в транспортния сектор. Планът е разработен въз основа на извлечените поуки и предприетите по време на пандемията от COVID-19 инициативи, като например Съобщението относно зелените ленти за преминаване⁷, насоките за моряците⁸ и общото законодателство относно COVID-19, с което се въвеждат временни мерки в областта на транспорта⁹. Планът е един от конкретните резултати в рамките на „Водеща инициатива 8 — Укрепване на единния пазар“ (дейност 58) от Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност. С него се допълва дейност 56, свързана с извършване на оценка на въздействието на пандемията от COVID-19 върху свързаността и конкуренцията на единния пазар. В него вниманието е насочено към транспортния сектор — Комисията ще разгледа по-широките въпроси, свързани със свободното движение на стоки, услуги и хора в рамките на единния пазар на ЕС, както и наличието на продукти и услуги, в предстоящия инструмент в подкрепа на единния пазар в извънредни ситуации¹⁰.

Много от инструментите и принципите, предложени в този план, вече се оказаха полезни за решаване на проблемите, предизвикани от военната агресия на Русия срещу Украйна. Въпреки че по-долу са представени някои от предварителните заключения, е оправдано да се прави непрекъсната преоценка на предстоящите предизвикателства. Ето защо следващият раздел е посветен предимно на ответните мерки на ЕС срещу пандемията от COVID-19. След това следва ориентиран към бъдещето раздел относно готовността за действия при криза, в който се определят принципите за справяне с извънредни ситуации в областта на транспорта и се предлага набор от инструменти за действие.

2 ПОДКРЕПА ЗА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР ПО ВРЕМЕ НА КРИЗА

ЕС бързо предприе действия, за да се справи с проблемите, предизвикани от COVID-19, и да възстанови транспортната свързаност. Ответните мерки бяха насочени към гарантиране на непрекъснат поток от стоки и предоставяне на транспортни услуги без закъснения. Въпреки това пандемията от COVID-19 показа и как разделянето на отговорностите между ЕС и държавите членки по важни въпроси, като например здравеопазването и граничния контрол, може да доведе до предизвикателства при осигуряването на бърз и координиран отговор на политиката.

2.1 Координиране, наблюдение и предоставяне на информация

4 Примери за възможни кризи са природни бедствия, пандемии, терористични нападения, кибератаки, софтуер за изнудване, военни конфликти, срутване на мостове или тунели или други инфраструктурни повреди, както и прекъсване на електрозахранването.

5 Заключение на Съвета, ST 12391/20.

6 COM(2020) 789 final.

7 C(2020) 1897.

8 C(2020) 3100.

9 Регламент (ЕС) 2020/698 на Европейския парламент и на Съвета от 25 май 2020 г. за определяне на специални и временни мерки с оглед на избухването на COVID-19 относно подновяването или удължаването на някои удостоверения, свидетелства и разрешителни и отлагането на някои периодични проверки и продължаващо обучение в определени области на транспортното законодателство (ОВ L 165, 27.5.2020 г., стр. 10—24).

10 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13181-Single-market-new-EU-instrument-to-guarantee-functioning-of-single-market-during-emergencies_bg.

Благодарение на мрежата от национални звена за контакт в областта на транспорта беше подобрена координацията в транспортния сектор. Тя беше създадена в рамките на Съобщението относно зелените ленти за преминаване с цел справяне с конкретни транспортни проблеми и беше координирана от Комисията. Мрежата оказва решаващо въздействие върху управлението на кризата и с нея бяха допълнени интегрираните договорености на ЕС за реакция на политическо равнище при кризи (IPCR), които бяха задействани в самото начало на кризата през януари 2020 г.

Въпреки това предоставянето на информация в реално време се оказа сериозно предизвикателство. Актуалната информация беше от съществено значение заради постоянните промени в пандемичната ситуация, изискванията и правилата. Чрез уебсайта Re-open EU¹¹ и мобилното приложение информацията достигаше до хората и предприятията в целия ЕС. Порталът на Комисията — „Вашата Европа“¹², беше важен информационен канал, като през юли 2021 г. в него бяха регистрирани 9,9 милиона посещения. Тези инструменти изиграха важна роля за възстановяване на безопасното пътуване и туризъм. Едновременно с това, заради честите промени в правилата и несъвършения информационен поток между националните органи и Комисията, информацията за някои правила понякога не беше актуална¹³. Уебсайтът беше от полза за пътуващите, но не включваше правилата, приложими за работещите в транспорта.

Руската агресия срещу Украйна: координиране, наблюдение и споделяне на информация

Мрежата от национални звена за контакт в областта на транспорта отново беше активирана през първите дни след военната агресия на Русия срещу Украйна. Тя изпълнява ролята на форум за държавите членки, Комисията и други органи на ЕС и дори понякога за представители на Украйна. В рамките на мрежата се обсъждат и координират действия за създаване на нови транспортни трасета и вериги на доставки, както и за запазване на съществуващите трасета към и от Украйна.

2.2 Деблокиране на товарния транспорт

Благодарение на системата за зелени ленти за преминаване¹⁴ транспортът в ЕС продължаваше да функционира, а работещите в транспорта имаха възможност да преминават границите без дискриминация. Комисията прикани държавите членки да определят вътрешните гранични пунктове от мрежата TEN-T като гранични пунктове със зелена лента за преминаване, за които се прилагат определени правила. Преминаването през тези зелени ленти следва да отнема по-малко от 15 минути на вътрешните сухопътни граници, като тези гранични пунктове следва да са отворени за всички товарни автомобили, превозващи всякакъв вид стоки.

11 Re-open EU предоставя информация относно COVID-19, свързана с пътуванията и здравните мерки в страните от ЕС и Шенгенското пространство (Исландия, Лихтенщайн, Норвегия и Швейцария). Информацията се актуализира често и е достъпна на 24 езика.

12 https://europa.eu/youreurope/index_bg.htm.

13 Оценка на Европейската сметна палата за Re-Open.eu, специален доклад 15/2021: Права на пътниците във въздушния транспорт по време на пандемията от COVID-19: някои основни права не са защитени въпреки усилията на Комисията.

14 C(2020) 189, COM(2020) 685 final.

Зелените ленти за преминаване получиха широко признание сред заинтересованите страни¹⁵, тъй като с тях беше постигнат непосредствен ефект за осигуряване на непрекъснатост на транспортните услуги и за ограничаване на смущенията във веригите на доставки. Така беше намалено икономическото въздействие на ограниченията върху транспортните дружества, въведени във връзка с COVID-19, и беше подкрепено икономическото възстановяване на ЕС. Чрез лентите също така се гарантират здравето и безопасността на работещите в транспорта благодарение на правилата за санитарните условия и местата за почивка. Мярката беше успешна: ежедневно наблюдение, разработено от Агенцията на ЕС за космическата програма, показва, че средното време на изчакване на граничните контролно-пропускателни пунктове в рамките на Шенгенското пространство остана под 15-минутния праг¹⁶.



Таблица 1: Средно време за преминаване на границата в минути (на всички гранични контролно-пропускателни пунктове на ЕС) и неговата линейна тенденция между юни 2020 г. и май 2022 г. — на седмична база.

Освен това ЕС предприе конкретни мерки, за да гарантира, че законодателството ще може да се променя или тълкува по такъв начин, че да се поддържа транспортната свързаност по време на кризата. Някои транспортни дружества не успяха да изпълнят необходимите процедури, за да спазят правилата на ЕС за подновяване или удължаване на сертификати (например сертификати за безопасност), разрешителни (например свидетелства за управление на моторно превозно средство) или лицензи. Заради ограничителните мерки държавите членки не успяха да гарантират, че съответните тестове, обучения или инспекции, които се изискват съгласно правилата на ЕС за транспорта, ще бъдат извършвани в рамките на приложимите срокове. С приемането на Регламент (ЕС) 2020/698¹⁷ („Омнибус I“) и Регламент (ЕС) 2021/267¹⁸

15 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-%D0%9F%D0%BB%D0%B0%D0%BD-%D0%B7%D0%B0-%D0%B4%D0%B5%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B8%D0%B5-%D0%B2-%D0%B8%D0%B7%D0%B2%D1%8A%D0%BD%D1%80%D0%B5%D0%B4%D0%BD%D0%B8-%D1%81%D0%B8%D1%82%D1%83%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8-%D0%B2-%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%82%D0%B0-%D0%BD%D0%B0-%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%B0_bg

16 Среднодневното време за преминаване на границата беше 15,5 минути на всички гранични контролно-пропускателни пунктове по мрежата TEN-T между 3 юни 2020 г. (когато започна наблюдението) и 30 септември 2021 г., със стандартно отклонение от 2,8 минути. През 2021 г. тези числа бяха съответно 15,1 и 2 минути.

17 Регламент (ЕС) 2020/698 на Европейския парламент и на Съвета от 25 май 2020 г. за определяне на специални и временни мерки с оглед на избухването на COVID-19 относно подновяването или удължаването на някои удостоверения, свидетелства и разрешителни и отлагането на някои периодични

(„Омнибус II“) ЕС удължи сроковете, определени в съответните правни актове на ЕС в областта на транспорта, свързани с обучението, инспекциите и издаването на сертификати, разрешителни и лицензи. Тези мерки, в които внимателно беше разгледана безопасността на транспорта, бяха широко приветствани от заинтересованите страни¹⁹ и с тях беше гарантирано, че транспортните дружества и засегнатите лица ще могат да продължат своята дейност.

2.3 Координиране на мерките за пътуване на пътниците и работещите в транспортния сектор

От началото на пандемията Комисията насърчава координиран подход към ограниченията върху свободното движение в ЕС, наложени заради пандемията. За да се избегнат смущения на транспорта, в Препоръка 2020/1475 на Съвета²⁰ и в нейните последвали редакции беше потвърдено, че от работещите в транспорта по принцип не се изисква тестване или поставяне под карантина, а ако е необходимо тестване, може да се използват бързи антигенни тестове. В последвалата я Препоръка 2022/107 на Съвета²¹ се предвижда, че от работещите в транспорта не следва да се изисква да притежават цифров COVID сертификат на ЕС.

В отговор на кризата с Украйна Комисията потвърди, че работещите в транспорта са от решаващо значение за веригите на доставки, в своето Съобщение относно оперативни насоки за управление на външните граници с цел улесняване на преминаването на границите между ЕС и Украйна²². Комисията също така предложи да се опростят процедурите за преминаване на границата за работещите в транспорта, чиято работа е свързана с Украйна.

Цифров COVID сертификат на ЕС и цифров формуляр за локализиране на пътници на ЕС

Сигурният и оперативно съвместим цифров COVID сертификат на ЕС²³ и други здравни протоколи, разработени от Комисията и Европейския център за профилактика и контрол на

проверки и продължаващо обучение в определени области на транспортното законодателство (ОВ L 165, 27.5.2020 г., стр. 10).

18 Регламент (ЕС) 2021/267 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2021 година за определяне на специални и временни мерки с оглед на продължаващата криза във връзка с COVID-19 относно подновяването или удължаването на срока на валидност на някои удостоверения, свидетелства и разрешителни, отлагането на някои периодични проверки и продължаващо обучение в някои области на транспортното законодателство и удължаването на някои срокове, посочени в Регламент (ЕС) 2020/698 (ОВ L 60, 22.2.2021 г., стр. 1).

19 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-%D0%9F%D0%BB%D0%B0%D0%BD-%D0%B7%D0%B0-%D0%B4%D0%B5%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B8%D0%B5-%D0%B2-%D0%B8%D0%B7%D0%B2%D1%8A%D0%BD%D1%80%D0%B5%D0%B4%D0%BD%D0%B8-%D1%81%D0%B8%D1%82%D1%83%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8-%D0%B2-%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%82%D0%B0-%D0%BD%D0%B0-%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%B0_bg

20 Препоръка на Съвета от 13 октомври 2020 г. относно координиран подход за ограничаване на свободното движение в отговор на пандемията от COVID-19 (ОВ L 337, 14.10.2020 г., стр. 3).

21 Препоръка (ЕС) 2022/107 на Съвета от 25 януари 2022 г. относно координиран подход за улесняване на безопасното свободно движение по време на пандемията от COVID-19 и за замяна на Препоръка (ЕС) 2020/1475 (текстът е достъпен на следния адрес: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:32022H0107>).

22 C(2022) 1404 final.

23 Регламент (ЕС) 2021/953 относно рамка за издаването, проверката и приемането на оперативно съвместими сертификати за ваксинация срещу, направено изследване за и преболедуване на COVID-19 (Цифров COVID сертификат на ЕС) с цел улесняване на свободното движение по време на пандемията от COVID-19 беше приет от Европейския парламент и от Съвета.

заболяванията със съответните агенции по транспорта, изиграха ключова роля за възобновяването — където това е възможно — на безопасното пътуване в ЕС. Цифровият COVID сертификат на ЕС и усилията за установяване на координиран подход към пътуванията на равнището на ЕС бяха широко приветствани от сдруженията на пътническите агенции и туристическите сдружения като важен инструмент за предоставяне на възможност и насърчаване на гражданите да пътуват чрез осигуряване на необходимата предвидимост. За да гарантира, че гражданите няма да бъдат лишени от този ефективен и запазващ неприкосновеността на личния живот начин за доказване на техния статус по отношение на COVID-19, в случай че определени ограничения на свободното движение, свързани с опазването на общественото здраве, продължават да бъдат в сила след 30 юни 2022 г., Комисията предложи да се удължи действието на правното основание за цифровия COVID сертификат на ЕС до 30 юни 2023 г.

Въпреки това няколко държави членки въведоха формуляр за локализиране на пътници и други декларации (например здравни декларации, декларации за влизане в рамките на дадена територия) по некоординиран начин. Те са с различни формати, като някои са само на хартиен носител. Така се създадоха ненужни неудобства и обръкване за пътниците, които биха могли да се избегнат с подходяща координация.

По време на пандемията от COVID-19 съвместните усилия на ЕС и държавите членки позволиха на 650 000 граждани на ЕС да се завърнат безопасно у дома. Над 100 000 души, 90 060 от които са граждани на ЕС, бяха репатрирани чрез Механизма за гражданска защита на ЕС. Пандемията от COVID-19 оказа и значително въздействие върху работещите в транспорта. Тези хора са на първа линия по времена кризата и бяха обект на ограничения при придвижването си в ЕС, което включва по-дълги периоди на изчакване на границите и ограничени варианти за настаняване и места за почивка. Моряците бяха особено силно засегнати, като тяхното завръщане у дома беше възпрепятствано в продължение на няколко месеца заради ограничителните мерки и ограничената транспортна свързаност. Комисията предостави на държавите членки насоки относно пътуванията в рамките на ЕС²⁴, в които беше подчертана необходимостта от осигуряване на транзитни коридори за безопасно преминаване. Комисията също така оказа подкрепа на моряците, като препоръча определени здравни условия и условия за репатриране и пътуване²⁵. Тя призова държавите членки да създадат мрежа от безопасни пристанища, където екипажите да могат да се сменят без ограничения. Комисията също така облекчи визовите изисквания и въведе възможност за освобождаване от изискването за карантина, включително за моряци от държави извън ЕС.

COVID-19 и правата на пътниците

Комисията предостави ранни насоки относно прилагането на законодателството на ЕС относно правата на пътниците, свързано с COVID-19²⁶. Тя издаде препоръка относно ваучерите, предлагани на пътниците и туристите, като алтернатива на възстановяването на суми за отменени пътувания и транспортни услуги. Тя също така подчерта как държавите членки могат

24 C(2020) 1897 final.

25 C(2020) 119/01.

26 Тълкувателни насоки от 18 март 2020 г., последвани от препоръка относно ваучерите на 13 май 2020 г.

да подкрепят транспортните дружества по отношение на тяхната финансова ликвидност²⁷. Комисията предупреди мрежата за сътрудничество в областта на защитата на потребителите през декември 2020 г. относно политиките на няколко авиокомпании за анулиране и възстановяване на суми. Това доведе до дискусии между Комисията, националните органи за защита на потребителите и 16 големи авиокомпании. В резултат на това тези авиокомпании поеха ангажимент да предоставят по-добра информация и своевременно да възстановяват сумите на пътниците за анулирани полети²⁸.

Комисията поиска от държавите членки да използват платформата EU Pilot, за да предоставят информация относно прилагането, наблюдението и изпълнението на законодателството на ЕС относно правата на пътниците по време на кризата, свързана с COVID-19. Особено внимание се обръща на транспортните дружества и на това дали предоставят на пътниците избор между възстановяване на платените суми или ваучери. Комисията започна производства за установяване на неизпълнение на задължения срещу държави членки, които са въвели правила, нарушаващи законодателството на ЕС относно правата на пътниците. Това доведе до оттегляне на тези противоречащи национални правила.

2.4 Поддържане на транспортната свързаност

ЕС предостави и регулаторни облекчения на транспортните дружества чрез законодателни изменения. Ако въздушен превозвач не може повече да изпълнява финансовите си задължения за период от 12 месеца, лицензиращите органи на държавите членки имат възможност да не спират или отнемат лиценза му. В законодателството бяха въведени мерки в подкрепа на летищата и дружествата за наземно обслужване, с които по-специално се позволява на летищата да възлагат договори за наземно обслужване в извънредни ситуации, при които дадено дружество преустанови дейността си заради кризата, свързана с COVID-19²⁹.

Изменения на Регламента за слотовете³⁰

ЕС бързо прие законодателни изменения, които позволяват на въздушните превозвачи да запазят своите слотове през следващия съответен летателен сезон, дори когато не могат да изпълняват обичайното изискване да обслужват минимум 80 % от слотовете. С тези изменения се цели да се осигури финансово облекчение на авиокомпаниите и да се избегне необходимостта да извършват полети само за да запазят слотовете си. С тях също така се гарантира, че капацитетът на летищата ще се използва на конкурентни начала в полза на потребителите и свързаността.

27 Препоръка (ЕС) 2020/648 на Комисията от 13 май 2020 г. за предлагането на ваучери на пътниците и туристите като алтернатива на възстановяването на сумите, заплатени за отменени пакетни туристически и транспортни услуги в контекста на пандемията от COVID-19 (C/2020/3125, ОВ L 151, 14.5.2020 г., стр. 10—16).

28 За допълнителна информация относно ангажиментите, поети от конкретните авиокомпании: https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/air-travel_bg.

29 Регламент (ЕС) 2020/696 на Европейския парламент и на Съвета от 25 май 2020 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 1008/2008 относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността във връзка с пандемията от COVID-19 (ОВ L 165, 27.5.2020 г., стр. 1).

30 Регламент (ЕС) 2020/459 на Европейския парламент и на Съвета от 30 март 2020 г. за изменение на Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 99, 31.3.2020 г., стр. 1). Регламент (ЕС) 2021/250 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2021 г. за изменение на Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета по отношение на временното облекчаване на правилата за използване на слотовете на летищата в Съюза поради кризата във връзка с COVID-19 (ОВ L 58, 19.2.2021 г., стр. 1).

Със законодателните облекчения в морския сектор се даде възможност на управителния орган на дадено пристанище или на отговорния орган да отменя, намалява или отлага плащания на инфраструктурните такси на съответното морско пристанище³¹. В железопътния сектор бяха въведени временни правила в полза на железопътните дружества, които например позволяват на управителите на инфраструктура да определят такси за достъп под оперативните разходи³². Транспонирането и прилагането на някои от правилата на ЕС беше отложено, за да се намали тежестта за държавите членки, така че да могат да съсредоточат усилията си върху борбата с разпространението на вируса³³.

Благодарение на правилата на ЕС относно държавните помощи, на държавите членки беше разрешено да предоставят временна спешна помощ, с която да компенсират внезапна загуба на ликвидност или да компенсират щетите, пряко свързани с COVID-19. На 19 март 2020 г. Комисията прие Временна рамка за мерки за държавна помощ³⁴ в подкрепа на икономиката в кризата поради COVID-19. В нея бяха определени условията за предоставяне на държавни помощи за облекчаване на всякакви сериозни смущения в икономиката на държавите членки. Тя се прилага за почти всички сектори и дружества, включително транспортните дружества, които се признават за един от най-засегнатите сектори. Рамката е насочена към облекчаване на недостига на ликвидност при дружествата, като позволява например директно предоставяне на безвъзмездни средства, данъчни предимства, държавни гаранции за заеми, субсидирани публични заеми и рекапитализация.

Комисията също така изясни как да се тълкуват ключови правила на ЕС, отнасящи се до транспорта, държавните помощи и обществените поръчки в условията на криза, като прие насоки за държавите членки. Това даде възможност на държавите членки да въведат изменения в съществуващите договори за задължения за извършване на обществена услуга по отношение на сухопътния³⁵, въздушния³⁶ и морския транспорт³⁷ спрямо нуждите, породени от кризата, свързана с COVID-19. Комисията също така издаде насоки относно процедурата за спешно възлагане на нови договори за задължения за извършване на обществена услуга, така че да може да се запази основната транспортна свързаност, ако търговските услуги не са налични заради кризата. Тези законодателни мерки са временни и действието им е ограничено в рамките на периода на кризата, свързана с COVID-19. Бързото им приемане показва, че Комисията, Парламентът и Съветът са в състояние да реагират ефективно на подобни кризи.

Държавите членки могат да определят нови задължения за извършване на обществена услуга, особено когато съществува риск от внезапна загуба на свързаност. Комисията предостави насоки относно компенсирането на задълженията за извършване на обществена

31 Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата (ОВ L 57, 3.3.2017 г., стр. 1).

32 Регламент (ЕС) 2020/1429 на Европейския парламент и на Съвета от 7 октомври 2020 г. за установяване на мерки за устойчив железопътен пазар с оглед на избухването на COVID-19 (ОВ L 333, 12.10.2020 г., стр. 1).

33 Вж. например Директива (ЕС) 2020/700 на Европейския парламент и на Съвета от 25 май 2020 г. за изменение на директиви (ЕС) 2016/797 и (ЕС) 2016/798 по отношение на удължаването на срока за тяхното транспониране (ОВ L 165, 27.5.2020 г., стр. 27).

34 ОВ С 91I, 20.3.2020 г., стр. 1. На няколко пъти бяха приемани изменения на Временната рамка.

35 https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2021-03/land_transport_overview_rules_during_coronavirus.pdf.

36 https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2021-05/air_transport_update_March_2021.pdf.

37 https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2021-05/maritime_transport_update_March_2021.pdf.

услуга по време на пандемията от COVID-19³⁸ и проведе редица двустранни дискусии с държавите членки.

2.5 Осигуряване на целево финансиране за ключови транспортни операции

Като част от сумата от 2,7 милиарда евро, отпуснати по Инструмента за спешна подкрепа в рамките на Съюза (ESI), предназначени да помогнат на държавите членки да реагират на кризата, свързана с COVID-19, гъвкавостта на ESI позволи бързо да бъдат предоставени 220 милиона евро за дейности, свързани с транспорта. По-късно това беше оформено като т.нар. „пакет за мобилност“ към ESI, при чието стартиране на 19 юни 2020 г. беше предоставена подкрепа съобразно нуждите на държавите членки за транспортиране на товари във връзка с кризата с COVID-19, за транспортиране на пациенти, както и на медицински екипи. Като цяло бяха подкрепени над 2 000 операции по въздух, суша или море за транспортиране на медицинско оборудване и екипи, както и за прехвърляне на пациенти. Общо над 164 милиона евро бяха отделени за товарните операции. Освен това вече над 9 милиона евро са предоставени на държавите членки за транспортиране на медицински екипи и прехвърляне на пациенти, благодарение на които е подпомогнато транспортирането на повече от 450 здравни работници и приблизително 350 пациенти. 21 държави членки са получили помощ по „пакета за мобилност“ към ESI.

Отговор на ЕС на военната агресия на Русия срещу Украйна

На 24 февруари 2022 г. Русия започна пълномасщабно военно нашествие срещу Украйна. През първите седмици на конфликта над 3,9 милиона души избягаха от Украйна в ЕС. ЕС предостави на Украйна макрофинансова помощ в размер на 1,2 милиарда евро, като през март бяха отпуснати 600 милиона евро под формата на преференциални заеми, а вторият транш от 600 милиона евро все още не е преведен. Освен това на 7 април към бюджета на Украйна беше прехвърлена спешна подкрепа в размер на 120 милиона евро под формата на безвъзмездни средства, за да се покрият основни правителствени разходи. ЕС пренасочва текущите проекти (между 100 и 200 милиона евро) за предоставяне на спешна помощ и за посрещане на належащите нужди на населението и органите. Комисията прие и нов пакет от спешни мерки в размер на 330 милиона евро. ЕС въведе няколко форми на санкции срещу Русия в помощ на Украйна. Свързаните с транспорта мерки включват:

(-) ЕС препоръча да не се извършват търговски полети над цялото въздушно пространство на Украйна, Беларус и части от Русия в информационен бюлетин относно зоната на конфликт, публикуван от Агенцията за авиационна безопасност на ЕС. Тази препоръка бързо беше разширена, за да включи и въздушното пространство на Молдова.

(-) ЕС затвори въздушното си пространство за руски превозвачи и дружества³⁹.

(-) На 9 март ЕС прие забрана за:

(i) Продажба, доставка, лизинг, прехвърляне и износ, пряко или непряко, на всички въздухоплавателни стоки и технологии (въздухоплавателни средства, космически летателни апарати и части за тях);

³⁸ https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/air_transport_overview_sa_rules_during_coronavirus.pdf.

³⁹ Както Русия, така и Беларус затвориха своите въздушни пространства за полети от ЕС. Въздухоплавателните средства с регистрация в ЕС биват премаркирани и презастраховани в Русия в нарушение на международното право.

(ii) Застраховане и презастраховане, пряко или непряко, за която и да било от тези въздухоплавателни стоки и технологии;

(iii) Предоставяне на услуги, свързани с поправка и поддръжка на тези въздухоплавателни продукти.

(-) ЕС добави руските железници към списъка на органите, които са обект на финансови санкции. Лицата, свързани с руските железници, както и техните дъщерни дружества, бяха добавени към списъка на хората, обхванати от ограничителните мерки на ЕС.

(-) ЕС въведе санкции за забрана на морско навигационно оборудване и радиооборудване:

(i) Продажба, доставка, прехвърляне или износ на тези продукти на което и да било физическо или юридическо лице, образувание или орган в Русия, за използване в Русия или за поставяне на борда на плавателен съд под руски флаг;

(ii) Предоставяне на техническа помощ, брокерски услуги или други услуги, както и финансиране и финансова помощ, свързани с тези продукти.

(-) ЕС прие допълнителни санкции на 8 април, с които се забранява на плавателни съдове под руски флаг да пристигат в пристанищата на ЕС (включително яhti) и се забранява на предприятия за автомобилен транспорт, установени в Русия и Беларус, да превозват стоки по шосе на територията на Европейския съюз.

(-) По искане на Украйна ЕС активира Механизма на ЕС за гражданска защита (UCPM), по който да се предоставя подкрепа във връзка с последиците от руската военна агресия. Хиляди тонове помощ от всички държави — членки на ЕС, бяха изпратени в Украйна чрез логистични центрове по UCPM в Полша, Румъния и Словакия. Съседните държави също са поискали помощ по UCPM във връзка с приходящия миграционен поток. Освен от Украйна UCPM се използва също и за предоставяне на различни форми на критична подкрепа на Молдова, Полша, Словакия и Чешката република, които са основните държави на дестинация за бежанците, бягащи от конфликта. UCPM се използва и за улесняване на репатрирането на граждани на ЕС, когато това е възможно. Логистичните центрове за хуманитарни доставки бяха под отговорността на органите на местното самоуправление в Полша, Словакия и Румъния, докато финансирането беше предоставено изцяло от UCPM.

(-) Активиране на Директивата за временната закрила⁴⁰ за украинци и граждани на други държави, в случай че не могат да се върнат безопасно в Украйна.

(-) Оперативни насоки за управление на външните граници с цел улесняване на преминаването на границите между ЕС и Украйна. В тези насоки са включени и работещите в транспорта⁴¹.

(-) Подпомагане на блокирани водачи на камиони от ЕС да се завърнат у дома от Украйна, Русия и Беларус чрез опростяване на процедурите за тях.

40 Този законодателен акт беше отговорът на ЕС през 2001 г. на притока на разселени лица след конфликта в бивша Югославия. Той никога не е бил задействан преди 3 март 2022 г. До 7 април 2022 г. са се регистрирали повече от 1,6 милиона души.

41 C(2022) 1404 final.

(-) Всички транспортни и логистични дейности на партньорства от Северното измерение, включващи Русия и Беларус, са преустановени.

(-) Някои държави членки предоставиха безплатен достъп до обществен транспорт на украинците. Освен това много транспортни дружества от ЕС въведоха мерки, като безплатни самолетни, автобусни или железопътни билети, за да помогнат на Украйна и нейното население; или за доставка на хуманитарна помощ.

(-) Държавите членки с обща граница с Украйна са създали приемни/транспортни центрове.

(-) Комисията активира мрежата от национални звена за контакт в областта на транспорта.

(-) Европейската комисия предложи изготвен план (RePower EU), чрез който Европа да стане независима от руските изкопаеми горива доста преди 2030 г., като се започне с газа, в контекста на нашествието на Русия в Украйна⁴².

(-) Като част от подкрепата на ЕС за Украйна в контекста на военната агресия на Русия, на 12 май Комисията създаде т.нар. „коридори на солидарността“⁴³, представляващи действия за подпомагане на украинския износ на селскостопанска продукция. След руското нашествие в Украйна и блокирането на украинските пристанища украинското зърно и други селскостопански стоки трябва да намерят алтернативни логистични маршрути, за да достигнат местоназначението си. Със съобщението Комисията представя план за действие за създаване на т.нар. „коридори на солидарността“, за да се гарантира, че Украйна може да изнася зърно, но също така да внася стоките, от които се нуждае — от хуманитарна помощ до фуражи и торове. Това ще допринесе за подпомагане на икономиката на Украйна, както и за продоволствената сигурност в световен мащаб. Заедно с държавите членки и заинтересованите страни Комисията набеляза някои приоритетни действия:

- да се осигури допълнителен товарен подвижен състав, плавателни съдове и камиони;
- да се осигури достатъчен капацитет на транспортните мрежи и терминалите за претоварване на селскостопански износни стоки от Украйна;
- да се насърчат създаването на максимална гъвкавост и изборът на подходящ персонал за митническите операции и другите проверки;
- да се определят възможностите за складиране на украински селскостопански стоки на територията на ЕС;
- да се подобри свързаността между ЕС и Украйна в средносрочен план чрез увеличаване на инфраструктурния капацитет на новите коридори за износ и да се създадат нови инфраструктурни връзки в рамките на възстановяването на Украйна.

42 COM(2022)108 final.

43 COM(2022) 217 final.

(–) На 12 май Комисията одобри споразумение на високо равнище⁴⁴ с Украйна за договаряне на нови примерни карти за трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) за Украйна като част от политиката на Комисията за разширяване на TEN-T към съседните държави.

3 ГОТОВНОСТ ЗА ДЕЙСТВИЯ ПРИ КРИЗА

Войната на Русия срещу Украйна показва колко е важно да бъдем подготвени. Благодарение на съществуващия капацитет ЕС успя бързо да окаже ефективна помощ за Украйна и на бежанците, бягащи от страната. Все още не знаем какво ще е пълното въздействие на войната или каква е следващата криза, която може да засегне транспорта. Ефективният механизъм за реакция не трябва да е насочен само към един вид транспорт, тъй като системните смущения при един вид могат да засегнат цялата мрежа.

В доклада за стратегическите перспективи на ЕС за 2021 г.⁴⁵ се подчертават фактори, които биха могли да окажат въздействие върху транспорта в ЕС, включително изменението на климата и други екологични предизвикателства, заплахи за сигурността и тероризъм, цифрова хиперсвързаност и технологична трансформация. В миналото няколко терористични нападения или опита бяха насочени към транспорта на ЕС, тъй като транспортът е ефективна мишена поради големия брой хора, които го използват ежедневно⁴⁶. По време на пандемията от COVID-19 в мишени се превърнаха телекомуникациите, включително 3G/4G/5G инфраструктурата (например ретранслатори, ретранслаторни мостове и клетъчни антени), както и други мрежови компоненти (например релета и кабели). През юли 2021 г. наводненията в Белгия и Германия причиниха много смъртни случаи и тежки, дълготрайни смущения в транспорта.

Трябва да се обърне специално внимание на киберсигурността. В Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност се признава, че е необходимо да отдадем висок приоритет върху киберсигурността, за да се справим с киберзаплахите. Според Агенцията на ЕС за киберсигурност (ENISA)⁴⁷ киберпрестъпниците все по-често избират за цел на атаките си критична инфраструктура в областите здравеопазване, транспорт⁴⁸ и енергетика. Руската агресия срещу Украйна засили опасенията от киберзаплахи, включително срещу цели в ЕС.

3.1 Принципи за действията в извънредни ситуации в областта на транспорта

За да се подготвим и за да можем да реагираме на големи събития, в допълнение към останалите приложими принципи на ЕС, винаги следва да се спазват описаните по-долу принципи за действията в извънредни ситуации.

- I. **Пропорционалност:** Въвеждане на мерки за ограничаване на превоза на стоки или хора само в краен случай. Всички мерки трябва да бъдат надлежно обосновани, да се почиват

44 C(2022) 3204 final.

45 https://ec.europa.eu/info/strategy/strategic-planning/strategic-foresight/2021-strategic-foresight-report_bg.

46 Мадрид (2004 г.), Лондон (2005 г.), Глазгоу (2007 г.), летище Франкфурт (2011 г.), Oignes (Талис, 2015 г.), Брюксел (2016 г.), Вюрцбург (2016 г.), Брюксел (2017 г.) или Лондон (2017 г.).

47 <https://www.enisa.europa.eu/publications/enisa-threat-landscape-2021>.

48 Например в морския сектор четири от най-големите морски превозвачи (APM Maersk, CMA CGM, COSCO, Mediterranean Shipping Company) са били засегнати от кибератаки от 2017 г. насам.

на факти и да са пропорционални, да подлежат на редовен мониторинг и преглед, да се съобщават бързо, да са временни и да се отменят възможно най-скоро⁴⁹.

II. Недискриминация: С мерките не следва неправомерно да се прилага дискриминация въз основа на националност или произход на стоките, нито да се прилага дискриминация между различни видове транспорт или превозвани стоки. Чрез тях следва да се гарантира недискриминационно третиране на работещите в транспорта (включително граждани на държави извън ЕС) и когато е възможно да се отменят ограничения върху пътуването или придвижването, или всякакви други форми на административна тежест, които са в сила за тях, предвид тяхната решаваща роля във веригите на доставки чрез товарни автомобили. Същото се отнася и за недискриминацията спрямо пътниците.

III. Координация: Всички мерки трябва да се координират с транспортните органи чрез мрежата от национални звена за контакт в областта на транспорта. Следва да се създадат комуникационни канали между мрежата, ЕС и международните хоризонтални форуми за управление на кризи. Координацията трябва да започне между съответните органи от самото начало, особено когато засяга мрежата TEN-T и повече от една държава членка.

IV. Прозрачност, комуникация и диалог: Всички мерки следва да бъдат ясно съобщени на засегнатите заинтересовани страни, преди да влязат в сила⁵⁰, обсъдени с тях и при необходимост коригирани. Следва да се осигури непрекъснат диалог със заинтересованите страни, включително с международните партньори.

V. Съгласуваност с политиката на ЕС: Трябва да се избягват национални и местни мерки, които вредят на функционирането на Единното европейско транспортно пространство. След като вече са въведени извънредни мерки в областта на транспорта на равнището на ЕС, съответните органи следва незабавно да премахнат националните мерки.

VI. Цялостност на транспортната система: Мерки в отговор на проблеми при един вид транспорт следва да се вземат предвид и да се използват пълноценно при всички видове транспорт.

VII. Грижи за пътници със специфични нужди: Особено внимание следва да се обръща на нуждите на пътниците и групите пътници в уязвимо положение (например хора с намалена подвижност и/или хора с увреждания), блокираните пътници, пътниците с особено важни функции и трансграничните работници.

VIII. Грижи за работещите в транспорта: Работещите в транспорта следва да имат безопасни, сигурни и подходящи условия на труд⁵¹.

⁴⁹ Същото е в сила и по отношение на временното спиране на екологични, социални или здравни защитни мерки.

⁵⁰ В специфични ситуации, като икономическите санкции срещу Русия, може да се наложи да се ограничат някои предварителни консултации.

⁵¹ Включително спазване на съответното законодателство на ЕС и национално законодателство в областта на здравословните и безопасни условия на труд, в това число във връзка с Директива 89/391/ЕИО на Съвета от 12 юни 1989 г. за въвеждане на мерки за насърчаване подобряването на безопасността и здравето на работниците на работното място (ОВ L 183, 29.6.1989 г., стр. 1—8).

3.2. Инструментарий за действия в извънредни ситуации в областта на транспорта

Комисията предлага набор от [10] мерки за увеличаване на готовността за действия при кризи в транспортния сектор и на капацитета му за реакция. Инструментарият следва да се използва в съответствие с изброените по-горе принципи. Мерките варират от дългосрочни подготвителни действия до инструменти, които могат да се използват с незабавно действие. Общата цел е да бъдем по-добре подготвени за бърза реакция на всяка злополука или всяко събитие, която/което може да причини сериозни смущения в транспортната система на ЕС. Такива смущения могат да бъдат причинени от природни бедствия, пандемии, терористични атаки, кибератаки, софтуер за изнудване, военни конфликти, инфраструктурни повреди (като срутване на мост или тунел) или прекъсване на електрозахранването.

1) Адаптиране на транспортното законодателство на ЕС с оглед на реакцията при кризисни ситуации

В някои от законодателните актове вече има клаузи за извънредни ситуации. Някои примери за това са член 21 от Регламента за въздухоплавателните услуги⁵², член 5, параграф 5 от Регламента за възлагането на обществени поръчки за услуги при сухопътния транспорт⁵³, член 7, параграф 4 от Регламента за пристанищните услуги⁵⁴ и член 10 от Регламента за достъпа до пазара на международни автомобилни превози на товари⁵⁵. В някои действащи законодателни актове вече се споменава задължението за осигуряване на планове за действие в извънредни ситуации. Съгласно четвъртия пакет документи в областта на железопътния транспорт⁵⁶ дружествата в този сектор трябва да изготвят планове за действие в извънредни ситуации, въз основа на които да осигуряват безопасността и помагат на пътниците в случай на сериозни смущения на транспорта⁵⁷.

Когато това е уместно, законодателните актове на ЕС в областта на транспорта трябва да бъдат изменени, за да се въведат разпоредби за по-добро справяне с големи кризи. Въпреки това тези разпоредби не следва да водят до неоправдани изключения от прилагането на правото на ЕС. Следователно въвеждането на такива клаузи следва да се обмисли внимателно при изменението или приемането на конкретен регламент или директива. С помощта на оценки на въздействието следва да се определи дали са необходими клаузи за извънредни ситуации и как следва да бъдат формулирани.

52 Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (преработен) (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3).

53 Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на Регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1).

54 Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата (ОВ L 57, 3.3.2017 г., стр. 1).

55 Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 72).

56 Член 54 от Директива 2012/34/ЕС за създаване на единно европейско железопътно пространство.

57 Освен това новият Регламент (ЕС) 2021/782 относно правата на пътниците, използващи железопътен транспорт, който ще се прилага от 7 юни 2023 г., задължава железопътните дружества да си сътрудничат с управителите на гари и инфраструктура при изготвянето на тези планове. Също така в плановете за действие в извънредни ситуации трябва да се взема предвид необходимостта от достъпни системи за предупреждение и информация.

Следвайки този подход, Комисията предложи определени разпоредби в последните редакции на законодателните актове, свързани с мрежата TEN-T и интелигентните транспортни системи⁵⁸. Укрепването на трансграничните участъци от TEN-T, увеличаването на мултимодалността през терминалите и преминаването към устойчиви видове транспорт са примери за дългосрочни действия, необходими за по-добра готовност. Комисията възнамерява да извърши анализ дали е уместно да се предложи допълнителна временна гъвкавост при прилагане на правилата за автомобилния транспорт, свързани с ограниченията за шофиране и времето на управление, като същевременно се гарантира безопасността на транспортните операции по всяко време.

Тези постоянни разпоредби биха могли да отразяват временните мерки, въведени в отговор на кризата, свързана с COVID-19, например мерките, въведени с регламентите „Омнибус I“ и „Омнибус II“, или съгласно измененията на Регламента за въздухоплавателните услуги и Регламента за слотове⁵⁹ (вж. раздел 2.4). Аналогично на това поуките, извлечени от пандемията от COVID-19, трябва да дадат тласък на отдавна закъснените дискусии за преразглеждане на Регламент 261/2004 относно правата на пътниците във въздушния транспорт, за да стане той подходящ за справяне с бъдещи кризи. Въвеждането на планове за действие в извънредни ситуации също ще бъде част от текущата оценка на законодателството на ЕС относно правата на пътниците.

2) Осигуряване на подходяща подкрепа за транспортния сектор

По-голямата устойчивост на транспортния сектор върви ръка за ръка с подобряване на свързаността и устойчивостта на транспортната система на ЕС. Комисията ще продължи да следи отблизо и да подкрепя прилагането на Механизма за възстановяване и устойчивост (МВУ), което ще помогне за повишаване на устойчивостта на транспортния сектор при всички видове транспорт. Държавите членки планират да отделят значителни части от средствата по МВУ за транспорта, като го поставят сред най-важните сектори на икономиката, към които следва да се насочат инвестиции съгласно Инструмента на Европейския съюз за възстановяване. В рамките на одобрените от Съвета 24 плана за възстановяване и устойчивост (ПВУ) по националните планове за възстановяване и устойчивост значителни суми ще се насочат за подобряване на устойчивостта на европейската система за мобилност. Като цяло държавите членки ще изразходват 70,7 милиарда евро за инвестиции и реформи, свързани с екологичния преход на транспорта, което представлява около 15,7% от разпределените средства. Допълнителни инвестиции и реформи в транспортния сектор са насочени към други приоритети, като неговата цифрова трансформация и социалното и териториалното сближаване. Във всеки национален план част от средствата се разпределят в тази област. В настоящия геополитически контекст, значително засегнат от руската военна агресия в Украйна, намаляването на зависимостта на ЕС от изкопаеми горива е още по-неотложно. За да се справи с тези предизвикателства, на 18 май 2022 г. Комисията публикува план REPowerEU⁶⁰, в който се определят съвместни европейски действия в тази област. МВУ ще играе централна роля за мобилизиране и използване на наличните ресурси на европейско и национално равнище за постигане на целите по плана

58 COM(2021) 812 и COM(2021) 813.

59 Регламент (ЕС) 2020/459 на Европейския парламент и на Съвета от 30 март 2020 г. за изменение на Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 99, 31.3.2020 г., стр. 1). Регламент (ЕС) 2021/250 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2021 г. за изменение на Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета по отношение на временното облекчаване на правилата за използване на слотовете на летищата в Съюза поради кризата във връзка с COVID-19 (ОВ L 58, 19.2.2021 г., стр. 1).

60 COM(2022) 108 final.

REPowerEU. Освен това финансовите инструменти, като Механизма за свързване на Европа, включително неговата цифрова част — МСЕ в цифровия сектор, Кохезионния фонд, Европейския фонд за регионално развитие и програмата InvestEU, са от решаващо значение за подобряване на устойчивостта на единния пазар чрез инвестиции в инфраструктури за свързаност, цифровизация и цифрова свързаност и мултимодалност на транспортната система на ЕС, както и за намаляване на зависимостта ѝ от изкопаеми горива.

За да реагират бързо на бъдеща криза, Комисията и държавите членки следва да мобилизират други средства според случая, в зависимост от естеството на кризата. Реакцията може да бъде и под формата на финансова подкрепа чрез временно облекчаване на задълженията за плащане. Комисията би могла също така да обмисли законодателни мерки за предоставяне на финансово подпомагане на транспортния сектор. Тези мерки може да позволят на управителния орган на дадено пристанище или на отговорния орган да отменя, намалява или отлага плащането на инфраструктурните такси на съответното морско пристанище или да позволят на управителите на железопътна инфраструктура да определят такси за достъп под оперативните разходи (вж. раздел 2.4). Като се има предвид, че всяка криза е различна и може да изисква различни действия, необходимостта от временна държавна помощ ще бъде анализирана за всеки отделен случай, вместо да се създава постоянна и лишена от гъвкавост рамка за бъдещето.

3) Осигуряване на свободно движение на стоки, услуги и хора

Системата за зелените ленти за преминаване, която беше успешно въведена по време на пандемията от COVID-19, може отново да бъде активирана при необходимост, за да спомогне за справянето с всяка нова криза, засягаща транспорта в ЕС. За да се гарантира, че контролът по вътрешните граници ще остане мярка, която да се прилага в краен случай, в предложението на Комисията за Кодекс на шенгенските граници⁶¹ беше изяснен и разширен списъкът на аспектите, които съответната държава членка трябва да оцени, когато реши временно да въведе отново граничен контрол. С новите правила се въвеждат и общи инструменти за по-ефективно управление на външните граници при криза в общественото здравеопазване, които се основават на поуките, извлечени от пандемията от COVID-19. Комисията планира да предложи **инструмент в подкрепа на единния пазар в извънредни ситуации** през 2022 г. С него ще се осигури рамка за прилагане на мерки за реакция при кризи, които са важни за транспортния сектор, по-специално за свободното движение на стоки, услуги и хора, наличието на продукти и услуги и прозрачността и координацията.

Комисията призова държавите членки да осигурят прилагането на принципите за действията в извънредни ситуации и да сведат до минимум проверките, скрининга и другите формалности, за да намалят забавянето на граничните пунктове със зелена лента за преминаване и да спазват 15-минутния срок. Държавите членки могат също така да обмислят премахването на всички ограничения за достъп до пътищата на тяхната територия (забрани за уикендите, забрани за нощните часове, забрани за определени транспортни сектори с цел намаляване на шума и др.), за да улеснят автомобилния товарен транспорт и необходимото свободно движение на работещите в транспорта. Те също така следва да гарантират, че електронното подаване/показване на документи се счита за достатъчно и се насърчава. Освен това държавите членки следва да продължат да признават сертификата за работещите в международния транспорт за осъществяване на трансгранични услуги, както се предлага в

61 COM (2021)891 final.

приложение 3 към Съобщението относно зелените ленти за преминаване⁶². Този сертификат вече е добавен към Практическият наръчник на ЕС за граничните служители⁶³.

Ако възникне криза, подобна на кризата с COVID-19, Комисията и държавите членки следва да надграждат върху опита при разработването на общ шаблон за цифрови формуляри за локализиране на пътници в ЕС⁶⁴ и платформа за споделяне на данни за пътници с цел трансгранично проследяване на контактните лица. При необходимост инструментите, разработени на равнището на ЕС, следва отново да бъдат активирани бързо и лесно.

Организиране на ленти за спешна подкрепа за хуманитарни конвои и камиони

За да се помогне на хуманитарните конвои да преминават границите между ЕС и Украйна по бърз и безопасен начин, в Съобщението относно оперативни насоки за управление на външните граници на държавите членки се дават инструкции да определят специални ленти на своите гранични контролно-пропускателни пунктове, които да служат като ленти за спешна подкрепа. Определянето на подобни ленти за камиони също се насърчава, за да се гарантират непрекъснатите доставки на стоки и услуги, както и безопасното завръщане от Украйна на работещите в транспорта⁶⁵.

4) Управление на бежанските потоци и репатриране на блокирани пътници и работещи в транспорта

В държави извън ЕС делегациите на ЕС и държавите членки с посолства или консулства следва да продължат да повишават подготвеността за консулски кризи, по-специално чрез местни планове за действие в извънредни ситуации. Следва да се обмислят и създадат съвместни консулски екипи на ЕС за реакция при кризи, включително с евентуалното участие на непредставени държави членки. ЕСВД засили своята консулска реакция и готовност, като създаде консулски кризисен екип, готов да се задейства и да започне да координира, съвместно с мрежата на делегациите на ЕС, усилията за репатриране, организирани от държавите членки (спонсорирани от UCPM или не).

Механизмът на ЕС за гражданска защита и резервът rescEU ще бъдат мобилизирани при необходимост. Пътниците или работниците могат да се окажат блокирани на територията на ЕС или извън нея. За да се подготви за бъдещи кризи и да има готовност за реакция, ЕСВД ще продължи да допринася за сътрудничеството и координацията при кризи, като работи в тясно сътрудничество с държавите членки. При бъдещи кризи чрез Механизма за гражданска защита на ЕС ще се подкрепя репатрирането на граждани на ЕС, останали блокирани извън ЕС. Механизмът трябва да бъде активиран бързо от правителството(ата) на засегнатите граждани. Държава членка, която координира помощта за всички засегнати граждани на ЕС, може също

62 C(2020) 1897.

63 C(2019) 7131 final.

64 С Решение за изпълнение 2021/858 и Решение за изпълнение 2021/1212 се определя правното основание за обмен на данни за заразени пътници и изложени на риск хора за трансгранично проследяване на контактните лица.

65 Освен това бяха предприети специални мерки, за да се улеснят трансферните полети на бягащи от Украйна хора, които са достигнали Молдова на път за ЕС. Молдова беше издала забрана за полети, която трябваше да бъде изменена, за да се разрешат тези полети.

така да изпраща искане до Координационния център за реагиране при извънредни ситуации към Комисията.

Евакуацията може да бъде извършена от държавите членки и/или от държавите, участващи⁶⁶ в Механизма на доброволна основа, като Комисията може да съфинансира до 75 % от транспортните разходи. С преработеното законодателство относно Механизма⁶⁷ се предоставя възможност за разработване на многоцелеви самолет за резерва rescEU за случаи на медицинска евакуация. В бъдеще Комисията би могла да използва тези самолети като последна мярка в отговор на исканията на държавите членки за помощ при евакуация на консулски служители. В случай на криза, свързана със здравето, медицинската евакуация на пътници и транспортни работници от ЕС може да бъде активирана като част от операция за медицинска евакуация и чрез системата на ЕС за ранно предупреждение и реагиране в координация с Комисията.

Комисията и ЕСВД ще координират и наблюдават създаването на транзитни коридори за безопасно преминаване. В съответствие със Съобщението относно зелените ленти за преминаване от март 2020 г. държавите членки следва да създадат транзитни коридори за частни водачи и техните пътници (независимо от тяхната националност) и за всички репатрирани граждани на ЕС⁶⁸. Държавите членки следва също така да гарантират, че поне едно летище е предназначено за репатриране и международни полети за оказване на помощ. Такива коридори следва да бъдат част от националните планове за извънредни ситуации.

Държавите членки следва да позволят на хората да пътуват и да им помагат да се върнат у дома. Гражданите на ЕС, които са били транспортирани обратно от кризисни зони и все още не са достигнали държавата си по пребиваване в ЕС, не следва да пътуват заедно в големи групи, тъй като така може да претоварят инфраструктурата/логистичните центрове. Държавите членки, чиито граждани са в процес на преминаване в друга държава от ЕС, следва да се опитат да помогнат на тази друга държава да репатрира засегнатите граждани.

Държавите членки следва да помагат на граждани на държави извън ЕС, пристигащи от зони на конфликт или други проблемни райони, и да им помагат да продължат пътуването си по-нататък. Това може да включва създаване на приемни центрове и безопасни транзитни коридори, временно премахване на специфични изисквания (например разрешителни за транзитно преминаване) и извършване на гранични проверки на безопасно място далеч от границата, за да се избегне образуването на дълги опашки. В съответствие със Съобщението относно оперативни насоки за управление на външните граници⁶⁹ държавите членки следва да използват постоянния корпус на Frontex и Европол, който може да бъде разположен за управление и подобряване на потоците на движение по границите (проверка на документи за пътуване, сертификати за COVID-19 и др.). Оперативните насоки се прилагат във всички държави членки, а не само в тези, които граничат със зоната на конфликт. Така се улеснява преминаването на вътрешните граници на ЕС, избягват се задръстванията и се помага на хората,

66 Държави, участващи в Механизма (Исландия, Норвегия, Сърбия, Северна Македония, Черна гора и Турция).

67 Регламент (ЕС) 2021/836 на Европейския парламент и на Съвета от 20 май 2021 г. за изменение на Решение № 1313/2013/ЕС относно Механизъм за гражданска защита на Съюза (L 185/1, 26.5.2021 г.).

68 Държавите членки трябва да подпомагат непредставените граждани на ЕС в държава извън ЕС при същите условия, при каквито оказват съдействие на собствените си граждани.

69 C(2022) 1404 final.

бягащи от зоната на конфликт, да продължат пътуването си по-нататък. Това включва граничните пунктове между държавите в Шенгенското пространство и извън него.

Лицата с увреждания могат да се окажат в особено уязвимо положение по време на кризи. Пътниците с увреждания могат да се сблъскат с препятствия при достъпа до транспорт в извънредни ситуации. По тази причина държавите членки гарантират както целенасочени действия, така и интегриране на лицата с увреждания във всяко от посочените по-горе действия. Необходимо е да се вземат предвид техните специфични нужди, да им се осигурят достъпност, разумни улеснения и безопасност при управлението на кризи в съответствие с Конвенцията за правата на хората с увреждания⁷⁰.

Улесняване на смяната на екипажите и репатрирането на моряците

За предоставяне на подкрепа на моряците се изисква специфичен механизъм. Комисията предлага той да се основава на три характеристики.

- **Форум на заинтересованите страни във връзка с морските дела:** Създаден от Комисията, форумът ще координира редовно и отблизо смяната на екипажите и проблемите с пътуването на моряците в извънредни ситуации. Форумът ще бъде активиран бързо и ще включва всички заинтересовани страни, включително националните кризисни центрове и социалните партньори, за да се гарантира, че те ще могат да обсъждат и да се справят своевременно и по подходящ начин с всички възникващи проблеми. В неговите рамки ще се идентифицират потенциалните проблеми, ще се направи трудовата система на корабоплаването по-устойчива и ще се укрепи стабилността на веригата на доставки на ЕС.

- **По-тясно сътрудничество с държавите на произход:** Въз основа на извършената информационна дейност по време на пандемията от COVID-19 Комисията и ЕСВД ще работят с делегациите на ЕС в държавите, предлагащи работна ръка. Те ще се възползват от поуките, извлечени от пътуванията на моряци по време на кризата, свързана с COVID-19, и ще идентифицират начини за осигуряване на по-гладка смяна на екипажите и репатриране до тези държави. Така ще се улесни бързото завръщане у дома на моряците по сушата, особено по време на извънредни ситуации.

- **Подобряване на данните:** Един от сериозните проблеми е липсата на данни за това къде работят и накъде пътуват моряците. Тези данни са от съществено значение за оценяване на мащаба на всяка смяна на екипажите и на проблемите с пътуването на моряците, за да може след това да се извърши анализ и да се намерят решения. В тази връзка Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ) ще положи усилия да събере и анализира тази информация. След това тази база данни може да се използва в инициативи на Комисията и на държавите членки за подготовка на извънредни мерки за бъдещи кризи.

5) Осигуряване на минимална транспортна свързаност и защита на пътниците

Когато транспортните услуги са подложени на натиск, е важно да се поддържа подходящ колективен обществен транспорт в градовете и регионите и между тях. Това може да бъде особено сериозно предизвикателство в граничните зони, където предоставянето на основни услуги може да зависи от трансграничните работници. По тази причина държавите членки

⁷⁰ Конвенция за правата на хората с увреждания, членове 2, 9 и 11.

следва да обмислят спешно възлагане на обществени поръчки за услуги, свързани с колективния транспорт, или внасяне на изменения в съществуващите договори за нуждите на обществените пътувания. В правилата на ЕС за обществения транспорт в областта на железопътния, автомобилния и морския транспорт вече се предвижда спешна процедура, която е приложима при определени условия. Като част от преразглеждането на Регламента за въздухоплавателните услуги, Комисията ще разгледа варианти за улесняване на спешното възлагане от държавите членки на обществени поръчки за услуги, за да се гарантира основната свързаност при криза.

Комисията също така призовава регионалните и местните органи да повишат своето равнище на готовност. Следвайки насоките за планиране на по-устойчива и стабилна градска мобилност⁷¹, Комисията изтъкна нуждата да се подготвим за всякакви извънредни ситуации, както и значението на градската мобилност за цялостната устойчивост на градските райони. Това ще бъде отразено в последващи действия, като препоръка на Комисията относно плановете за устойчива градска мобилност, предвидени за 2022 г., и специализирани дискусии с експерти от държавите членки и градовете във връзка с допълнителни мерки за повишаване на устойчивостта на градската мобилност.

Друг начин за гарантиране на минималната свързаност при кризи е чрез укрепване на устойчивостта на транспортната инфраструктура и операторите към такъв вид сътресения. В предложението на Комисията за нов регламент за TEN-T се предвижда държавите членки да подобрят сигурността и устойчивостта на мрежата TEN-T по отношение на изменението на климата, екологичните и причинените от човека бедствия и други извънредни събития, засягащи транспортната система на ЕС.

Комисията проучва законодателни инициативи за защита на пътниците срещу риска от криза на ликвидността или неплатежоспособност на транспортни превозвачи — ситуация, която често се свързва с криза. Комисията също така ще изясни и защити правата на пътниците, когато са постави под натиск вследствие на криза, както и ще изясни как да ги защити от рискове, които не са обхванати от действащите правила на ЕС за правата на пътниците.

б) Споделяне на информация, свързана с транспорта

Споделянето на информация между основните действащи лица е от ключово значение. Комисията, органите на държавите членки (включително тези на поднационално равнище), агенциите на ЕС, други институции на ЕС (включително Парламентът и Съветът), транспортните дружества, пътниците, работещите в транспорта, предприятията, както и транспортните организации и асоциации, следва да споделят и да имат достъп до актуална информация, за да могат да бъдат партньори при решаването на проблемите. Редовните дискусии и редовното сътрудничество на международно равнище (например Международната организация за гражданско въздухоплаване, Международната морска организация и Световна здравна организация) също са важни за ефективната реакция при кризи. За да бъдем готови за всички възможни кризи (например от прекъсване на интернет до загуба на сателитната комуникация), протоколите за най-подходящия канал за комуникация/разпространение на информация и свързаните с тях проблеми ще трябва да бъдат идентифицирани като част от работата по кризисния сценарий. Ако ключови комуникационни системи бъдат атакувани, следва да се създадат алтернативни и резервни системи с органите на държавите членки, за да се

71 COM (2021) 811 final.

гарантира ефективна комуникация между заинтересованите страни. Ще бъдат разгледани алтернативни начини за комуникация и събиране на данни, при които се предоставя достъп до информацията в реално време, в случай на срыв на обичайните канали.

Приложението Galileo Green Lane (за зелените ленти за преминаване)

Агенцията на ЕС за космическата програма разработи мобилното приложение Galileo Green Lane. С него се предоставя изглед в реално време на границите на ЕС и те се следят, за да се осигури информация за периодите на изчакване. Приложението помогна на водачите на камиони и на транспортните дружества да планират пътуванията и да се справят с трудностите, предизвикани от ограниченията за пътуване. То помогна и на националните органи да управляват по-ефективно транзита на стоките. Комисията и Агенцията на ЕС за космическата програма са осигурили ресурси за подобряване на приложението Galileo Green Lane. Разработването на това подобро приложение е в ход и в рамките на процеса следва да бъдат включени функции и географско покритие, идентифицирани в актуализираното съобщение относно зелените ленти за преминаване.

7) Засилване на координацията в областта на транспортната политика

Мрежата от национални звена за контакт в областта на транспорта ще продължи да бъде в центъра на дискусиите, свързани с транспортната криза. Така ще се избегне паралелното вземане на решения и ще се създадат възможности за бърза реакция и справяне със специфични характеристики на транспорта във форум с технически познания за сектора. След положителния опит с мрежата и в съответствие с възгледите на заинтересованите страни относно необходимостта от по-добро координиране на националните мерки и намаляване на времето за реакция Комисията предлага засилване на нейната роля, така че да се превърне в по-постоянна мрежа, която да се занимава с по-широк кръг от задачи и да предоставя възможности за бърза реакция във всеки един момент. **Мрежата следва да продължи да работи по гъвкав и неформален начин, за да може да се реагира бързо на всяка криза, която причинява трайни и сериозни смущения в транспортната система на ЕС.** Тя следва да служи като форум за обсъждане и прилагане на извънредни мерки и тяхното деактивиране. Комисията ще председателства мрежата, която ще обединява представители на транспортните министерства и агенции на държавите членки и транспортните агенции на ЕС. Други страни, като други агенции и органи на ЕС, представители на други министерства на държавите членки и заинтересовани страни в областта на транспорта, могат да бъдат поканени да участват в дискусиите за всеки отделен случай.

Комисията ще осигури информационния поток между мрежата, IPCR, други групи на Съвета и форумите на ЕС и международните форуми. В рамките на мрежата също така ще се докладват резултатите от проверките на готовността за действия при криза, организирани от агенции на ЕС и международни партньори. Тя може също така да предложи и да координира специално обучение за изпитване на протоколи и подобряване на готовността за действия при криза. Мрежата ще участва в проверките на готовността за действия при криза, когато е целесъобразно. Комисията също така ще продължи редовно да наблюдава времето на изчакване на граничните контролно-пропускателни пунктове със зелена лента за преминаване и да докладва за тях в рамките на мрежата. Това ще даде възможност да се реагира своевременно на всички възникващи проблеми.

8) Укрепване на киберсигурността

Комисията ще засили сътрудничеството в областта на киберсигурността с Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ), Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ), Агенцията за железопътен транспорт на ЕС (ERA), Агенцията на Европейския съюз за оперативното управление на широкомащабни информационни системи в пространството на свобода, сигурност и правосъдие и Агенцията на Европейския съюз за киберсигурност (ENISA). Сегашното законодателство на ЕС в областта на въздухоплаването и морското дело задължава органите и заинтересованите страни да извършват оценки на риска, в които да идентифицират критичните данни и системи и да въвеждат подходящи мерки за справяне с всички остатъчни рискове. Тези мерки следва да бъдат доразвити, за да бъдат подобрени осведомеността в областта на киберсигурността, устойчивостта на киберпространството, обучението и споделянето на информация. В съответствие с дейност 3 при бъдещо преразглеждане на законодателството на ЕС в областта на транспорта следва да се вземат предвид рисковете от кибератаки и да се предвидят мерки за справяне с тях, когато е необходимо.

Комисията предложи изчерпателна законодателна рамка за защита на критичната инфраструктура, в която се обхваща и устойчивостта на транспортния сектор. В предложението за преразглеждане на Директивата относно устойчивостта на критичните субекти⁷² се изисква критичните субекти, идентифицирани от държавите членки като предоставящи основни услуги на вътрешния пазар, да извършват оценки на риска и да предприемат мерки за повишаване на устойчивостта, за да станат по-устойчиви срещу всички съответни причинени от човека и естествени некибернетични рискове. След като окончателният текст бъде приет, Комисията ще работи за гарантиране на навременното му прилагане и ще предоставя подкрепа на държавите членки и на критичните субекти, включително преглед на риска на равнището на Съюза, споделяне на най-добри практики, проверки, както и ще улеснява сътрудничеството с държавите членки. В паралелното си предложение за преразглеждане на Директивата за мрежова и информационна сигурност Комисията⁷³ предлага да се укрепят устойчивостта и готовността, като се изисква от организациите, включително от тези в транспортния сектор, да въведат мерки за непрекъснатост на дейността и управление на кризи.

Комисията и агенциите на ЕС ще продължат да подкрепят разработването на протоколи за киберсигурност, за да гарантират непрекъснатост на дейността при инцидент в областта на киберсигурността. ENISA издаде насоки за управление на рисковете за киберсигурността в железопътния сектор⁷⁴ и на пристанищата⁷⁵. ЕААБ работи върху законодателство с цел гарантиране на безопасността в гражданското въздухоплаване. ЕАМБ работи с държавите членки и морската промишленост за идентифициране на потенциални пропуски в киберсигурността и предприемане на мерки за тяхното отстраняване. Тази работа ще послужи като основа за по-нататъшната работа с Комисията, като например мерки за киберсигурността на корабите.

Комисията ще работи и с международни партньори. През 2021 г. ОИСР прие насоки за улесняване на международните пътувания, вдъхновени от цифровия COVID сертификат на ЕС и

72 COM(2020) 829 final.

73 COM(2020) 823 final.

74 <https://www.enisa.europa.eu/publications/railway-cybersecurity-good-practices-in-cyber-risk-management>.

75 <https://www.enisa.europa.eu/publications/guidelines-cyber-risk-management-for-ports/>.

други насоки на ЕС⁷⁶. Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) прие стандарти за превантивни мерки за киберсигурност, които бяха транспонирани в законодателството на ЕС относно сигурността на въздухоплаването през 2019 г.⁷⁷. Освен това с Резолюция А40-12/1 на ИКАО държавите и индустрията бяха призовани, наред с другото, да идентифицират заплахите и рисковете за киберсигурността, свързани с операциите и критичните системи на гражданското въздухоплаване, както и техните последици. Комисията и държавите членки също работят активно в няколко текущи дейности на ИКАО, свързани с киберсигурността, включително прилагането на плана за действие на ИКАО в областта на киберсигурността⁷⁸. Комисията ще продължи да работи в тясно сътрудничество с ЕВРОКОНТРОЛ за насърчаване на хармонизиран подход към киберсигурността и устойчивостта на киберпространството чрез повишаване на осведомеността и работа със заинтересованите страни за разработване на защити срещу киберзаплахите. Подобно на това Комисията ще продължи да подкрепя международната морска киберсигурност в Международната морска организация (ИМО). По-специално ИМО препоръчва на морските превозвачи да вземат подходящи мерки за справяне с кибернетичните рискове в своите системи за управление на безопасността, а браншовите организации са изготвили насоки, в които горното е използвано за основа.

9) Тестване на мерките за действие в извънредни ситуации в областта на транспорта

Заедно със съответните агенции или други субекти и като се основава на съществуващите процеси, Комисията предлага да се извършват проверки на мерките за действие в извънредни ситуации, за да се оценява готовността за действия при криза в съответствие с настоящия план.

Тези проверки следва да се включат в общата система на Комисията за управление на кризи и доколкото е възможно, да са част от съществуващите учения на ЕС, за да се постигнат максимален принос и резултати. Един пример е Паралелното и координирано учение през 2022 г., което ще включва транспортен компонент. Тези проверки следва да се основават на възможните сценарии, които биха засегнали транспортната система на ЕС, като пандемия, природно бедствие, терористична атака, недостиг на енергия, широкомащабна кибератака (включително софтуер за изнудване) или сериозно прекъсване на телекомуникациите. В зависимост от контекста следва да се полагат усилия да се включат съответните субекти, които могат да допринесат значително за проверките, като например ENISA, ЕАМБ, ЕААБ, управителния орган на мрежата ЕВРОКОНТРОЛ и ERA. Европейското звено за координация при кризи в авиацията, управлявана от управителния орган на мрежата ЕВРОКОНТРОЛ, може да бъде изключително полезно за справяне с предизвикателствата в авиационния сектор, като здравни и гранични ограничения, както и ограничения за пътуване.

76 <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/oecd-initiative-for-safe-international-mobility-during-the-covid-19-pandemic-including-blueprint-d0594162/>.

77 Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/1583 на Комисията от 25 септември 2019 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2015/1998 за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването по отношение на мерките за киберсигурност (C/2019/6825, ОВ L 246, 26.9.2019 г., стр. 15—18).

78 <https://www.icao.int/cybersecurity/Pages/Cybersecurity-Action-Plan.aspx>.

Поуките от тези проверки на действията в извънредни ситуации следва да подпомогнат в необходимата степен транспортния сектор и органите, когато разработват собствените си планове за непрекъснатост на дейността. Те следва да разгледат създаването на резервни системи и дублиращи решения (например алтернативни маршрути, диверсификация на доставките, алтернативни горива, резервни копия на базите данни, непрекъсната свързаност и други технологични системи и инфраструктури), за да могат да реагират на различни кризи. Държавите членки следва също така да продължат да укрепват устойчивостта и наличието на транспортна инфраструктура на тяхна територия (включително пристанища и летища) и да гарантират наличността на съпътстващи услуги (като достъп до станции за презареждане с гориво, адекватно ниво на санитарни условия и услуги за хранене и настаняване). Резултатите от проверките на действията в извънредни ситуации следва да се използват и за обучение (в сътрудничество със заинтересованите страни в областта на транспорта и държавите членки) и за повишаване на осведомеността. В рамките на мрежата от национални звена за контакт в областта на транспорта ще се обсъждат извлечените поуки от тези проверки и ще се предлага целевото обучение за постигане на готовност съобразно конкретната ситуация.

10) Сътрудничество с международните партньори

Всяка криза, засягаща транспортната система на ЕС, може да има глобално измерение. Обратната връзка от обществената консултация⁷⁹ показва необходимостта от укрепване на международните механизми за координация, тъй като пандемията от COVID-19 разкри слабости в способността за хармонизиране на глобалните ответни мерки. По тази причина засилване на готовността за действия при криза следва редовно да се обсъжда с основните международни партньори на ЕС, особено с тези с по-тесни връзки и тези със специфичен опит с кризисни ситуации, в съответствие с „Глобален портал“ (Global Gateway). Пандемията от COVID-19 и нашествието на Русия в Украйна подчертаха значението на сътрудничеството със Западните Балкани — чрез транспортната общност — за ефективно функциониране на зелените ленти за преминаване извън ЕС, както и за разширяването на мрежата TEN-T. Подобно на това последните кризи също показаха колко е важно да се обърне специално внимание на Централна Азия, както и на отдалечените райони и на отвъдморските територии, като се имат предвид техните специфични транспортни нужди. Комисията и ЕСВД ще продължат да насърчават готовността за действия при криза във всички съответни международни форуми и организации като ИКАО и ИМО. Освен това при планираното изменение на Кодекса на шенгенските граници с цел рационализиране на процедурата за приемане на несъществени ограничения върху пътуванията също се подчертава необходимостта от добро сътрудничество с държавите извън ЕС. Хибридните заплахи вече са в центъра на сътрудничеството между ЕС и НАТО въз основа на съвместните декларации от Варшава и Брюксел съответно от 2016 г. и 2018 г.⁸⁰

79

https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-%D0%9F%D0%BB%D0%B0%D0%BD-%D0%B7%D0%B0-%D0%B4%D0%B5%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B8%D0%B5-%D0%B2-%D0%B8%D0%B7%D0%B2%D1%8A%D0%BD%D1%80%D0%B5%D0%B4%D0%BD%D0%B8-%D1%81%D0%B8%D1%82%D1%83%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8-%D0%B2-%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%82%D0%B0-%D0%BD%D0%B0-%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%B0_bg

80 Шести доклад за напредъка по изпълнението на общия набор от предложения, одобрен от съветите на ЕС и НАТО на 6 декември 2016 г. и 5 декември 2017 г., 3 юни 2021 г.

4 ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Агресията на Русия срещу Украйна оказва дълбоко въздействие върху транспортната система на ЕС. Покачващите се цени на петрола и газа, нарушените вериги на доставки, затварянето на въздушни пространства и пазари, както и потенциалният недостиг на транспортни работници, допълват съществуващите предизвикателства на пандемията от COVID-19. Въпреки това конфликтът показва, че ЕС е научил много от кризата, свързана с COVID-19, по това колко бързо успя да реагира на войната. Конфликтът също така подчерта необходимостта от намаляване на зависимостта на ЕС от вноса на изкопаеми горива.

Рисковете се променят и налагат нуждата от цялостния набор от инструменти, описани в настоящото съобщение. Равнището на готовност може и следва да се повиши. Докато инициативите за превенция и готовност ни позволяват да се адаптираме към изменението на климата и да смекчаваме променящите се рискове, трябва непрекъснато да се адаптираме към тях и да ги преразглеждаме. Необходимо е да се продължи подобряването и укрепването на системите за ранно предупреждение, за да получаваме информация, на чиято основа можем да предприемаме действия и която ни позволява да вземаме информирани решения, както и да осигуряваме по-нататъшното преобразуване на ранната информация/информираност в ранни действия. Няма готово решение за справяне с непредвидима криза в бъдеще. Най-доброто решение е да подобряваме познанието си за уязвимостите и рисковете и да ги ограничаваме. Така ще се създаде и поддържа капацитетът на ЕС да реагира по бърз, координиран и съвместен начин с комбинация от мерки на равнището на ЕС, национални и местни мерки.

От съществено значение е държавите членки да прилагат принципите за действията извънредни ситуации и да използват пълноценно набора от инструменти на Комисията, предназначени за такива случаи, като избират точния инструмент, който най-добре отговаря на специфичните проблеми за решаване. Комисията активно ще ръководи този процес, за да изгради готовност за реакция при криза в сътрудничество с агенциите на ЕС, като координира мрежата от национални звена за контакт в областта на транспорта и провежда редовни дискусии с международните партньори и заинтересованите страни.

Комисията ще подкрепи държавите членки в усилията им за подобряване на готовността им за действия при криза. Държавите членки следва да засилят сътрудничеството и дискусиите със заинтересованите страни, за да повишат своята готовност за действия и реакция при криза, засягаща транспортния сектор, въз основа на опита от кризата, свързана с COVID-19, кризата в Украйна и различни проверки на действията в извънредни ситуации. Комисията също така ще подкрепи този процес, като организира редовни проверки със симулиране на криза в сътрудничество с агенциите на ЕС, и ще споделя извлечените поуки.

Комисията призовава Парламента и Съвета за пълното им участие в законодателната работа за модернизиране и укрепване на устойчивостта на транспортния сектор на ЕС. Финализирането на работата по предстоящите предложения относно мрежата TEN-T, интелигентните транспортни системи, Единното европейско небе, инициативата RefuelEU — сектор „Авиация“, инициативата FuelEU — сектор „Морско пространство“, и Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива ще бъде от съществено значение за изграждането на дългосрочна устойчивост в транспортната система на ЕС. Регионалните и местните органи на ЕС също следва да работят с Комисията за подобряване на градската мобилност в съответствие с новата рамка за градска мобилност.