

Brusel 25. května 2022
(OR. en)

9490/22

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

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	23. května 2022
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2022) 211 final
Předmět:	SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ Plán pro mimořádné situace v dopravě

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2022) 211 final.

Příloha: COM(2022) 211 final



V Bruselu dne 23.5.2022
COM(2022) 211 final

**SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

Plán pro mimořádné situace v dopravě

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

Plán pro mimořádné situace v dopravě

1 Úvod

V posledních dvou letech bylo odvětví dopravy v EU hluboce zasaženo dvěma velkými krizemi – pandemií COVID-19 a ruskou vojenskou agresí proti Ukrajině. Pandemie COVID-19 vážně zasáhla společnost, včetně odvětví dopravy¹. Ve snaze zabránit šíření epidemie byla přijata řada opatření omezujících cestování do zahraničí i v tuzemsku, jako například udržování bezpečné vzdálenosti, zákazy vycházení, uzavření veřejné dopravy, trasování kontaktů a karanténa a uzavření hranic. Nedostatečná koordinace vnitrostátních opatření dále ovlivnila odvětví dopravy tím, že znesnadnila přeshraniční přepravu², což v mnoha případech zesílilo dopady prvotního šoku na obyvatelstvo a hospodářství.³

Plný dopad ruské vojenské agrese proti Ukrajině se teprve projeví. Od začátku invaze poskytují orgány členských států a dopravní společnosti EU – zejména v zemích sousedících s Ukrajinou – humanitární pomoc v nebývalém rozsahu. Válka a sankce přináší řadu problémů i pro dopravu v EU: řidiči kamionů uvíznutí v zóně konfliktu, uzavření ruského vzdušného prostoru, zničení ukrajinské dopravní infrastruktury, přerušení dodavatelských řetězců a tlak na růst cen ropy.

Tyto dvě události nejsou prvními závažnými narušeními dopravního systému EU. Výbuch islandské sopky Eyjafjallajökull dne 14. března 2010 a zřícení rastattského tunelu dne 12. srpna 2017 měly rovněž systémový dopad na odvětví dopravy, a to jak osobní, tak nákladní.

Plán pro mimořádné situace v dopravě, který je uveden v tomto sdělení, navrhuje soubor nástrojů pro řešení jakéhokoli typu krizové situace v dopravě⁴. Reaguje na výzvu Rady⁵, aby Komise vypracovala evropský plán pro mimořádné situace pro nákladní dopravu pro případ pandemie a jiné závažné krize. Strategie udržitelné a inteligentní mobility⁶ navíc stanovila, že Komise připraví nouzový plán pro případ krize, jehož cílem by mělo být zajištění kontinuity činnosti a koordinace protipatření v odvětví dopravy. Plán je vypracován na základě zkušeností a iniciativ přijatých během pandemie COVID-19, jako je sdělení o zavádění zelených pruhů⁷, pokyny týkající se námořníků⁸ a

1 V roce 2020 byla evropská letecká doprava na 45% úrovni roku 2019, což znamenalo snížení počtu cestujících o více než 70 % (EUROCONTROL). V některých měsících roku 2020 se počet cestujících, kteří se nalodili a vylodili v přístavech EU, snížil ve srovnání s rokem 2019 téměř o polovinu (o 45 %). Rovněž tak železnice zaznamenala o 42 % méně cestujících (Eurostat). Celkový obrat v odvětví dopravních služeb se mezi lety 2019 a 2020 snížil o 13 %.

2 Databázi opatření naleznete zde: <https://covid-statistics.jrc.ec.europa.eu/RMeasures>.

3 Dopad pandemie COVID-19 na vnitřní trh, IPOL_STU(2021)658219_EN.

4 Příkladem možných krizí jsou přírodní katastrofy, pandemie, teroristické útoky, kybernetické útoky, ransomware, vojenské konflikty, zřícení mostů nebo tunelů či jiná selhání infrastruktury a výpadky v dodávkách elektrické energie.

5 Závěry Rady, ST 12391/20.

6 COM(2020) 789 final.

7 C(2020) 1897.

8 C(2020) 3100.

právní předpisy „Omnibus“ týkající se boje s pandemií COVID-19, které zavádějí dočasná opatření v dopravě⁹. Plán je jedním z výstupů „Stěžejní iniciativy 8 – Posílení jednotného trhu“ (opatření 58), která je součástí Strategie udržitelné a inteligentní mobility. Doplnuje opatření 56, jehož účelem je posoudit dopad pandemie COVID-19 na dopravní propojenost a hospodářskou soutěž na jednotném trhu. Zaměřuje se na odvětví dopravy – širšími otázkami volného pohybu zboží, služeb a osob na jednotném trhu EU a dostupností výrobků a služeb se Komise bude zabývat v připravovaném nástroji pro mimořádné situace na jednotném trhu¹⁰.

Mnohé z nástrojů a zásad navržených v tomto plánu se již osvědčily při řešení problémů způsobených ruskou vojenskou agresí proti Ukrajině. Níže je uvedeno několik předběžných závěrů, přesto je však potřeba průběžně přehodnocovat výzvy a reagovat na jejich vývoj. Následující oddíl se proto zaměřuje převážně na reakci EU na pandemii COVID-19. Po něm následuje oddíl, který se týká připravenosti na budoucí krize a který obsahuje zásady při řešení mimořádných situací v dopravě a nabízí soubor opatření.

2 PODPORA ODVĚTVÍ DOPRAVY V DOBĚ KRIZE

Při řešení problémů zapříčiněných onemocněním COVID-19 jednala EU rychle, aby obnovila dopravní propojení. Ve své reakci se zaměřila na zajištění nepřetržitého toku zboží a dodávek dopravních služeb bez zpoždění. Pandemie COVID-19 však také ukázala, jak může rozdělení odpovědnosti mezi EU a členské státy v důležitých otázkách, jako je zdraví a kontrola hranic, působit problémy při zajišťování rychlé a koordinované politické reakce.

2.1 Koordinace, monitorování a poskytování informací

Koordinaci v odvětví dopravy zlepšila síť vnitrostátních kontaktních míst pro dopravu. Byla zřízena podle sdělení o zavádění zelených pruhů a její úlohou je řešit konkrétní problémy v dopravě, přičemž její koordinaci zajišťuje Komise. Tato síť má zásadní vliv na zvládnutí zmíněné krize a doplňuje mechanismus integrovaných opatření EU pro politickou reakci na krize (IPCR), který byl aktivován na samém počátku této krize v lednu 2020.

Poskytování informací v reálném čase je však náročné. Vzhledem k neustále se měnící pandemické situaci, požadavkům a pravidlům je nezbytné mít aktuální informace. Občanům a podnikům v celé EU poskytují informace internetové stránky a mobilní aplikace „Re-open EU“¹¹. Důležitým informačním kanálem byl portál Komise „Vaše Evropa“¹², který v červenci 2021 navštívilo 9,9 milionu lidí. Tyto nástroje sehrály důležitou roli při obnově bezpečného cestování a cestovního ruchu. Současně byly kvůli častým změnám pravidel a nedokonalému toku informací mezi vnitrostátními orgány a Komisí

9 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/698 ze dne 25. května 2020, kterým se stanoví zvláštní a dočasná opatření s ohledem na rozšíření onemocnění COVID-19, jež se týkají obnovení či prodloužení některých osvědčení, licencí a povolení a odkladu některých pravidelných kontrol a pravidelného školení podle určitých částí právních předpisů v oblasti dopravy (Úř. věst. L 165, 27.5.2020, s. 10).

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_cs

11 Stránky Re-open EU poskytují informace o cestovních a zdravotních opatřeních v zemích EU a schengenského prostoru (tedy včetně Islandu, Lichtenštejnska, Norska a Švýcarska) v souvislosti s pandemií COVID-19. Informace jsou často aktualizovány a jsou k dispozici ve 24 jazycích.

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

informace o některých pravidlech někdy zastaralé¹³. Internetové stránky pomáhají cestujícím, ale neobsahují pravidla pro pracovníky v dopravě.

Ruská agrese proti Ukrajině: koordinace, monitorování a sdílení informací

V prvních dnech po zahájení ruské vojenské agrese proti Ukrajině byla opět sestavena síť vnitrostátních kontaktních míst pro dopravu. Představuje fórum pro členské státy, Komisi, další orgány EU a někdy i pro zástupce Ukrajiny. Síť projednává a koordinuje opatření k vytvoření nových dopravních tras a dodavatelských řetězců a k zachování stávajících tras vedoucích na Ukrajinu i opačným směrem.

2.2 Odblokování nákladní dopravy

Systém zelených pruhů¹⁴ udržuje plynulou dopravu v EU a umožňuje pracovníkům v dopravě nediskriminační překračování hranic. Komise vyzvala členské státy, aby označily vnitřní hraniční přechody v rámci sítě TEN-T jako hraniční přechody se „zelenými pruhy“, na které se vztahují určitá pravidla. Průjezd těmito zelenými pruhy by měl na vnitřních pozemních hranicích trvat méně než 15 minut a tyto přechody by měly být přístupné všem nákladním vozidlům přepravujícím jakýkoli druh zboží.

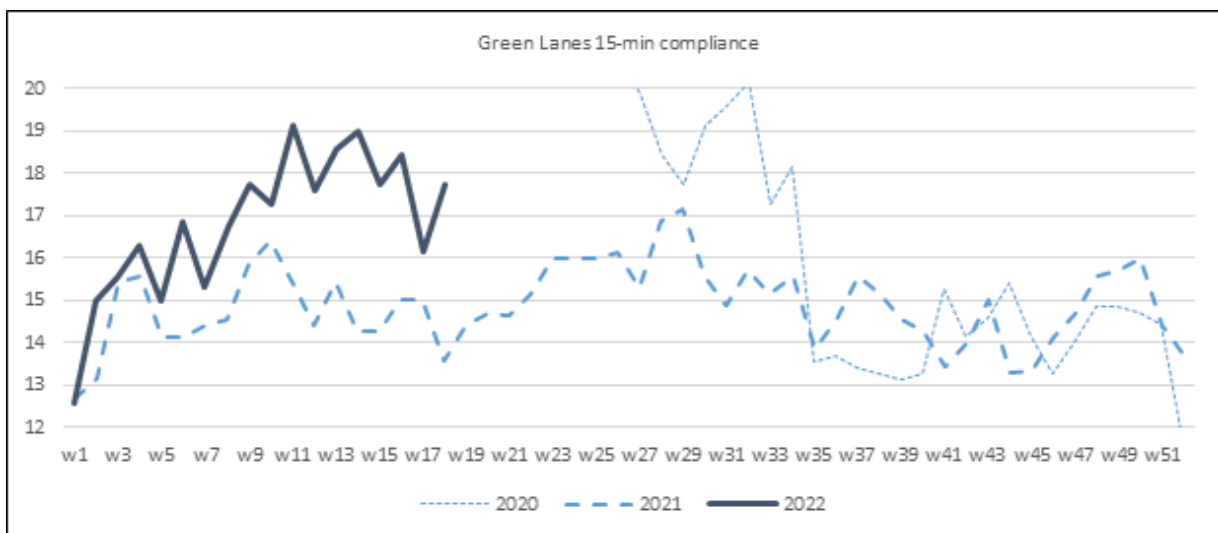
Jak všeobecně uznávají zúčastněné strany¹⁵, zelené pruhy měly okamžitý účinek při zajišťování nepřerušovaných dopravních služeb a při omezování narušení dodavatelských řetězců. Tím se snížil hospodářský dopad, jaký měla omezení zavedená v souvislosti s pandemií COVID-19 na dopravní společnosti, a podpořilo se hospodářské oživení EU. Pruhy také zajistily bezpečnost a ochranu zdraví pracovníků v dopravě díky pravidlům o hygienických zařízeních a odpočívadlech. Toto opatření bylo úspěšné: denní monitorování – vyvinuté Agenturou Evropské unie pro kosmický program – ukázalo, že průměrná čekací doba na hraničních přechodech uvnitř Schengenu se udržela pod hranicí 15 minut¹⁶.

13 Posouzení internetových stránek Re-Open.eu provedené Evropským účetním dvorem, zvláštní zpráva č. 15/2021: Práva cestujících v letecké dopravě během pandemie COVID-19: navzdory úsilí Komise není zajištěna ochrana hlavních práv.

14 C(2020) 1897, COM(2020) 685 final.

15 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Contingency-plan-for-transport_cs

16 Průměrná doba, kterou na všech hraničních přechodech EU v rámci sítě TEN-T každodenně zabíralo překročení hranice v období od 3. června 2020 (kdy bylo zahájeno monitorování) do 30. září 2021, činila 15,5 minuty se směrodatnou odchylkou 2,8 minuty. V roce 2021 to bylo 15,1 minuty s odchylkou 2 minuty.



Tabulka 1: Průměrná doba překročení hranic v minutách (všechny hraniční přechody EU) a její lineární trend v období červen 2020 až květen 2022 – na týdenní bázi.

Kromě toho EU přijala konkrétní opatření, která by měla zajistit, že se během krize budou moci právní předpisy měnit nebo vykládat tak, aby byla zachována dopravní propojenost. Některé dopravní společnosti nebyly schopny dokončit postupy nezbytné pro splnění pravidel EU pro obnovení nebo prodloužení platnosti osvědčení (např. osvědčení o bezpečnosti), licencí (např. řidičských průkazů) nebo povolení. Kvůli omezení volného pohybu osob nemohly členské státy zajistit, aby příslušné testy, školení nebo kontroly vyžadované podle předpisů EU v oblasti dopravy byly provedeny v příslušných lhůtách. Přijetím nařízení (EU) 2020/698¹⁷ (Omnibus I) a nařízení (EU) 2021/267¹⁸ (Omnibus II) prodloužila EU lhůty pro školení, kontroly a vydávání osvědčení, licencí a povolení stanovené v příslušných právních předpisech EU v oblasti dopravy. Tato opatření, která pečlivě zohlednila bezpečnost dopravy, byla zúčastněnými stranami všeobecně uvítána¹⁹ a zajistila, že dotčené dopravní společnosti a jednotlivci mohou pokračovat ve své činnosti.

2.3 Koordinace cestovních opatření pro cestující a pracovníky v dopravě

Od začátku pandemie prosazuje Komise koordinovaný přístup k omezením volného pohybu v EU, jež si pandemie vyžádala. Aby se předešlo narušení dopravy, bylo v doporučení Rady 2020/1475²⁰ a v jeho následných revizích potvrzeno, že pracovníci v dopravě se v zásadě nemusí testovat ani podrobovat karanténě, a pokud je test nutný, lze použít rychlé antigenní testy. Navazující

17 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/698 ze dne 25. května 2020, kterým se stanoví zvláštní a dočasná opatření s ohledem na rozšíření onemocnění COVID-19, jež se týkají obnovení či prodloužení některých osvědčení, licencí a povolení a odkladu některých pravidelných kontrol a pravidelného školení podle určitých částí právních předpisů v oblasti dopravy, Úř. věst. L 165, 27.5.2020, s. 10.

18 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/267 ze dne 16. února 2021, kterým se stanoví zvláštní a dočasná opatření s ohledem na přetrvávání krize způsobené onemocněním COVID-19, jež se týkají obnovení či prodloužení některých osvědčení, licencí a povolení, odkladu některých pravidelných kontrol a pravidelného školení podle určitých částí právních předpisů v oblasti dopravy a prodloužení některých období uvedených v nařízení (EU) 2020/698, Úř. věst. L 60, 22.2.2021, s. 1.

19 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Contingency-plan-for-transport_cs

20 Doporučení Rady ze dne 13. října 2020 o koordinovaném přístupu k omezení volného pohybu v reakci na pandemii COVID-19, Úř. věst. L 337, 14.10.2020, s. 3.

doporučení Rady 2022/107²¹ stanoví, že by pracovníci v dopravě neměli mít povinnost být držiteli digitálního certifikátu EU COVID.

V reakci na ukrajinskou krizi Komise ve svém sdělení o stanovení operačních pokynů pro správu vnějších hranic s cílem usnadnit překračování hranic mezi EU a Ukrajinou²² potvrdila, že pracovníci v dopravě mají pro dodavatelské řetězce zásadní význam. Komise rovněž navrhla zjednodušení postupů při překračování hranic pro pracovníky v dopravě pracující na Ukrajině.

Digitální certifikát EU COVID a digitální formulář EU pro trasování cestujících

Bezpečný a interoperabilní digitální certifikát EU COVID²³ a další zdravotní protokoly, které vyvinula Komise a Evropské středisko pro prevenci a kontrolu nemocí společně s příslušnými dopravními agenturami, přispěly k obnovení – v rámci možností – bezpečného cestování po EU. Sdružení v oblasti cestování a cestovního ruchu obecně uvítala digitální certifikát EU COVID a úsilí o vytvoření koordinovaného přístupu k cestování na úrovni EU jako důležitý nástroj, který občanům umožňuje cestovat a podporuje je v tomto ohledu tím, že jim poskytuje nezbytnou předvídatelnost. Aby občané nebyli připraveni o tento účinný a soukromí chránící způsob prokázání statusu COVID-19 v případě, že by i po 30. červnu 2022 platila určitá omezení volného pohybu v zájmu veřejného zdraví, navrhla Komise prodloužit právní základ digitálního certifikátu EU COVID do 30. června 2023.

Některé členské státy však nekoordinovaně zavedly formuláře pro trasování cestujících a další prohlášení (např. zdravotní prohlášení, prohlášení o vstupu na území). Tyto dokumenty mají různý formát a některé z nich pouze papírovou podobu. To přivodilo cestujícím zbytečné nepříjemnosti a nejasnosti, kterým bylo možné předejít řádnou koordinací.

Během pandemie COVID-19 se díky společnému úsilí EU a členských států mohlo 650 000 občanů EU bezpečně vrátit domů. Prostřednictvím mechanismu civilní ochrany Unie bylo repatriováno více než 100 000 osob, z nichž 90 060 byli občané EU. Pandemie COVID-19 se výrazně dotkla i pracovníků v dopravě. Tito pracovníci se v průběhu této krize nacházejí v přední linii a při pohybu po EU trpí omezeními, včetně prodloužení čekacích dob na hranicích a omezených možností ubytování a odpočinku. Postižení byli zejména námořníci, kteří se kvůli omezením a omezenému dopravnímu spojení nemohli několik měsíců vrátit domů. Komise poskytla členským státům pokyny k cestování v rámci EU²⁴, přičemž zdůraznila potřebu zajistit bezpečný průjezd tranzitními koridory. Komise rovněž podpořila námořníky tím, že doporučila určitá opatření pro ochranu zdraví, repatriaci a cestování²⁵. Vyzvala členské státy, aby vytvořily síť bezpečných přístavů, kde by se posádky mohly bez omezení střídát. Komise rovněž zmírnila vízovou povinnost a zavedla výjimky z karantény, a to i pro námořníky ze zemí mimo EU.

21 Doporučení Rady (EU) 2022/107 ze dne 25. ledna 2022 o koordinovaném přístupu za účelem usnadnění bezpečného volného pohybu během pandemie COVID-19 a o nahrazení doporučení (EU) 2020/1475 (k dispozici zde: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32022H0107>).

22 C(2022) 1404 final

23 Parlament a Rada přijaly nařízení (EU) 2021/953 o rámci pro vydávání, ověřování a uznávání interoperabilních certifikátů o očkování, o testu a o zotavení v souvislosti s onemocněním COVID-19 (digitální certifikát EU COVID) za účelem usnadnění volného pohybu během pandemie COVID-19.

24 C(2020) 1897 final.

25 C(2020) 119/01.

COVID-19 a práva cestujících

Komise poskytla předběžné pokyny k uplatňování právních předpisů EU týkajících se práv cestujících v souvislosti s onemocněním COVID-19²⁶. Vyдалa doporučení ohledně poukazů nabízených cestujícím jako alternativa k vrácení peněz za zrušené cestovní a přepravní služby. Zdůraznila také, jak by členské státy mohly podpořit finanční likviditu dopravních společností²⁷. V prosinci 2020 Komise upozornila síť pro vymáhání práva a spolupráci v oblasti ochrany spotřebitele na politiku několika leteckých společností, pokud jde o stornování a vrácení peněz. To vedlo k jednáním mezi Komisí, vnitrostátními orgány v oblasti ochrany spotřebitele a 16 velkými leteckými společnostmi. Ve výsledku se tyto letecké společnosti zavázaly poskytovat cestujícím lepší informace a včasné náhrady za zrušené lety.²⁸

Komise požádala členské státy, aby k poskytování informací o uplatňování, monitorování a prosazování právních předpisů EU v oblasti práv cestujících během krize COVID-19 využívaly platformu EU Pilot. Zvláštní pozornost je věnována dopravním společnostem a tomu, zda dávají cestujícím na výběr mezi vrácením peněz nebo poukazy. Proti členským státům, které zavedly pravidla porušující právní předpisy EU v oblasti práv cestujících, zahájila Komise řízení o nesplnění povinnosti. To vedlo ke zrušení těchto protichůdných vnitrostátních předpisů.

2.4 Zachování dopravního propojení

EU rovněž poskytla dopravním společnostem úlevy z regulačních požadavků prostřednictvím legislativních změn. Pokud letecký dopravce není po dobu 12 měsíců schopen plnit své finanční závazky, mají orgány členského státu odpovědné za vydávání licencí možnost nepozastavit tomuto dopravci platnost jeho licence nebo ji nezrušit. V zákonech byla zavedena opatření na podporu letišť a společností poskytujících služby pozemního odbavování, a to zejména tím, že letišťům je v mimořádných situacích umožněno zadávat zakázky na zajištění služeb pozemního odbavování, pokud společnost ukončí svou činnost v důsledku krize COVID-19²⁹.

Změny nařízení o letištních časech³⁰

EU rychle přijala legislativní změny, které leteckým dopravcům umožňují ponechat si letištní časy v následujícím odpovídajícím plánovacím období, i když nemohou využívat minimálně 80 % letištních časů, jak se obvykle vyžaduje. Cílem těchto změn je finančně ulevit leteckým společnostem a zabránit tomu, aby musely provozovat lety jen proto, aby si udržely své letištní časy. Zajišťují také, aby se kapacita letišť využívala konkurenceschopně ve prospěch spotřebitelů a propojenosti.

26 Výkladové pokyny ze dne 18. března 2020, po nichž následuje doporučení ze dne 13. května 2020 o poukazech.

27 Doporučení Komise (EU) 2020/648 ze dne 13. května 2020 o poukazech nabízených cestujícím jako alternativa k vrácení peněz za zrušené souborné cestovní a přepravní služby a v souvislosti s pandemií COVID-19, C/2020/3125, Úř. věst. L 151, 14.5.2020, s. 10.

28 Další informace o povinnostech konkrétních leteckých společností: https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/air-travel_cs.

29 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/696 ze dne 25. května 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 1008/2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství s ohledem na pandemii COVID-19, Úř. věst. L 165, 27.5.2020, s. 1.

30 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/459 ze dne 30. března 2020, kterým se mění nařízení (EHS) č. 95/93 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství, Úř. věst. L 99, 31.3.2020, s. 1; Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/250 ze dne 16. února 2021, kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 95/93 s ohledem na dočasnou úlevu od pravidel využívání letištních časů na letištích Unie z důvodu krize způsobené onemocněním COVID-19, Úř. věst. L 58, 19.2.2021, s. 1.

Legislativní úlevy v námořním odvětví umožňují řídicímu orgánu přístavu nebo odpovědnému orgánu prominout, snížit nebo odložit úhradu poplatků za přístavní infrastrukturu³¹. V odvětví železniční dopravy byla zavedena dočasná pravidla ve prospěch železničních společností, která například provozovatelům infrastruktury umožňují stanovovat poplatky za přístup k infrastruktuře pod úrovní provozních nákladů³². Provedení některých pravidel EU ve vnitrostátním právu a jejich uplatňování se odložila, aby se snížila zátěž členských států a ty se mohly soustředit na boj proti šíření viru³³.

Pravidla státní podpory EU umožnila členským státům poskytovat dočasnou mimořádnou pomoc na kompenzaci náhlé ztráty likvidity nebo na náhradu škod přímo souvisejících s pandemií COVID-19. Dne 19. března 2020 přijala Komise dočasný rámec pro opatření státní podpory³⁴ na podporu hospodářství v krizi COVID-19. V něm stanovila podmínky pro přidělování státní podpory určené ke zmírnění případných vážných narušení hospodářství členského státu. Rámec se vztahuje na téměř všechna odvětví a podniky, včetně společností podnikajících v dopravě, které považuje za jedno z nejvíce postižených odvětví. Jeho cílem je zmírňovat nedostatek likvidity podniků tím, že umožňuje například přímé granty, daňová zvýhodnění, státní záruky za úvěry, subvencované veřejné úvěry a rekapitalizaci.

Komise rovněž přijala pokyny pro členské státy, v nichž objasnila, jak vykládat klíčová pravidla EU v oblasti dopravy, státní podpory a zadávání veřejných zakázek v době krize. To členským státům umožnilo upravit stávající smlouvy o závazku veřejné služby v pozemní³⁵, letecké³⁶ a námořní³⁷ dopravě podle potřeb vyvolaných krizí COVID-19. Komise rovněž vydala pokyny k postupu při naléhavém uzavírání nových smluv o závazku veřejné služby, aby bylo možné zachovat základní dopravní spojení v případě, kdy ho komerční služby nemohou kvůli krizi poskytovat. Tato legislativní opatření jsou dočasná a omezená na dobu trvání krize COVID-19. Jejich rychlé přijetí dokazuje, že Komise, Parlament a Rada jsou schopny na tyto krize účinně reagovat.

Členské státy mohou stanovit nové závazky veřejné služby, zejména pokud hrozí náhlá ztráta propojenosti. Komise poskytla pokyny ke kompenzování závazků veřejné služby v průběhu epidemie COVID-19³⁸ a vedla řadu dvoustranných jednání s členskými státy.

2.5 Poskytování cíleného financování klíčových dopravních služeb

Z částky 2,7 miliardy EUR, která byla v rámci nástroje pro mimořádnou podporu (ESI) přidělena na pomoc členským státům v reakci na krizi COVID-19, bylo díky flexibilitě ESI možné rychle uvolnit 220 milionů EUR na opatření související s dopravou. Tyto prostředky byly následně strukturovány jako „balíček ESI v oblasti mobility“, který byl spuštěn 19. června 2020 a poskytoval členským státům podporu na základě jejich potřeb určenou pro přepravu nákladu souvisejícího s krizí COVID-19, pro

31 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/352 ze dne 15. února 2017, kterým se zřizuje rámec pro poskytování přístavních služeb a stanoví společná pravidla pro finanční transparentnost přístavů, Úř. věst. L 57, 3.3.2017, s. 1.

32 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1429 ze dne 7. října 2020, kterým se stanoví opatření pro udržitelný železniční trh s ohledem na rozšíření onemocnění COVID-19, Úř. věst. L 333, 12.10.2020, s. 1.

33 Viz například směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/700 ze dne 25. května 2020, kterou se mění směrnice (EU) 2016/797 a (EU) 2016/798, pokud jde o jejich lhůty pro provedení ve vnitrostátním právu, Úř. věst. L 165, 27.5.2020, s. 27.

34 Úř. věst. C 91 I, 20.3.2020, s. 1. Tento dočasný rámec byl několikrát změněn.

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

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

přepřavu pacientů a také zdravotnických týmů. Celkem bylo podpořeno více než 2 000 leteckých, pozemních nebo námořních transportů zdravotnického vybavení a týmů a převozů pacientů. Celkově byly operace související s přepravou nákladu financovány částkou více než 164 milionů EUR. Na přepravu zdravotnických týmů a převoz pacientů bylo členským státům dosud poskytnuto přes 9 milionů EUR, což podpořilo přepravu více než 450 zdravotnických pracovníků a přibližně 350 pacientů. Balíček ESI v oblasti mobility využilo 21 členských států.

Reakce EU na ruskou vojenskou agresi proti Ukrajině

Dne 24. února 2022 zahájilo Rusko rozsáhlou vojenskou invazi na Ukrajinu. V prvních týdnech konfliktu uprchlo z Ukrajiny do EU více než 3,9 milionu lidí. EU poskytla Ukrajině makrofinanční pomoc ve výši 1,2 miliardy EUR, z níž bylo v březnu vyplaceno 600 milionů EUR ve formě zvýhodněných úvěrů a druhá splátka ve výši 600 milionů EUR ještě nebyla vyplacena. Kromě toho byla 7. dubna do ukrajinského rozpočtu převedena mimořádná podpora ve výši 120 milionů EUR ve formě grantů na podporu základních vládních výdajů. EU přeměrovává probíhající projekty (mezi 100 a 200 miliony EUR) na poskytování mimořádné pomoci a na uspokojení naléhavých potřeb obyvatelstva a orgánů. Komise rovněž přijala nový nouzový balíček ve výši 330 milionů EUR. EU přijala několik opatření, aby sankcionovala Rusko a pomohla Ukrajině. Dopravy se týkají mimo jiné tato opatření:

– EU v informačním bulletinu o konfliktních oblastech vydaném Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví nedoporučuje provozovat komerční lety v celém vzdušném prostoru Ukrajiny, Běloruska a částí Ruska. Toto doporučení bylo rychle rozšířeno i na moldavský vzdušný prostor.

– EU uzavřela svůj vzdušný prostor pro ruské dopravce a společnosti³⁹.

– Dne 9. března přijala EU zákaz:

i) prodeje, dodávek, pronájmu, převodu a vývozu veškerého leteckého zboží a technologií (letadel, kosmických lodí a jejich částí), ať už přímo nebo nepřímo;

ii) přímého i nepřímého poskytování pojištění a zajištění pro jakékoli letecké zboží a technologie;

iii) poskytování služeb oprav a údržby těchto leteckých výrobků.

– EU zařadila Ruské železniční dráhy na seznam subjektů, na které se vztahují finanční sankce. Na seznam osob, na které se vztahují sankce ze strany EU, byly přidány osoby spojené s Ruskými železničními dráhami a jejich dceřinými společnostmi.

– EU zavedla sankce týkající se námořních navigačních a rádiových zařízení, které zakazují:

i) prodej, dodávky, převod nebo vývoz těchto výrobků jakékoli fyzické nebo právnické osobě, subjektu nebo orgánu v Rusku, pro použití v Rusku nebo pro umístění na palubě plavidla plujícího pod ruskou vlajkou,

ii) poskytování technické pomoci, zprostředkovatelských služeb nebo jiných služeb, jakož i financování a finanční pomoc související s těmito produkty.

³⁹ Rusko i Bělorusko uzavřely své vzdušné prostory pro lety z EU a do EU. Letadla registrovaná v EU byla v Rusku v rozporu s mezinárodním právem přeregistrována a zajištěna.

- EU přijala 8. dubna další sankce, které zakazují plavidlům plujícím pod ruskou vlajkou vplout do přístavu EU (včetně jachet) a které zakazují podnikům silniční dopravy se sídlem v Rusku a Bělorusku přepravovat zboží po silnici na území Evropské unie.
- Na žádost Ukrajiny aktivovala EU mechanismus civilní ochrany Unie (UCPM), který poskytuje podporu v souvislosti s následky ruské vojenské agrese. Přes logistické uzly UCPM v Polsku, Rumunsku a na Slovensku byly na Ukrajinu odeslány tisíce tun pomoci ze všech členských států EU. O pomoc mechanismu civilní ochrany Unie v souvislosti s přílivem migrantů požádaly také sousední země. Kromě Ukrajiny se mechanismus civilní ochrany Unie využívá také k poskytování různých forem krizové podpory Moldavsku, Polsku, Slovensku a České republice, které jsou hlavními cílovými zeměmi pro uprchlíky utíkající před konfliktem. Na mechanismus civilní ochrany Unie se podle možností spoléhalo i v oblasti usnadnění repatriace občanů EU. V Polsku, na Slovensku a v Rumunsku byly zřízeny logistické uzly pro humanitární pomoc, za jejichž zřízení byly zodpovědné místní orgány a které byly plně financovány z prostředků UCPM.
- Aktivace směrnice o dočasné ochraně⁴⁰ pro Ukrajince a osoby, které nejsou Ukrajinci, v situaci, kdy se nemohou bezpečně vrátit na Ukrajinu.
- Operační pokyny pro správu vnějších hranic, které mají usnadnit překračování hranic mezi EU a Ukrajinou. Tyto pokyny se vztahují i na pracovníky v dopravě⁴¹.
- Pomoc řidičům kamionů z EU, kteří uvízli na Ukrajině, v Rusku a Bělorusku, zjednodušením postupů pro jejich návrat domů.
- Veškeré dopravní a logistické činnosti v rámci partnerství Severní dimenze zahrnující Rusko a Bělorusko byly pozastaveny.
- Některé členské státy poskytly Ukrajincům bezplatnou veřejnou dopravu. Kromě toho mnoho dopravních společností v EU zavedlo opatření, jako jsou bezplatné letenky, autobusové nebo železniční jízdenky, aby pomohly Ukrajině a jejím obyvatelům; nebo aby umožnily doručovat humanitární pomoc.
- Členské státy sousedící s Ukrajinou zřídily přijímací zařízení / přepravní uzly.
- Komise aktivovala síť vnitrostátních kontaktních míst pro dopravu.
- V souvislosti s ruskou invazí na Ukrajinu navrhla Evropská komise nástin plánu (RePower EU), který má zajistit nezávislost Evropy na ruských fosilních palivech do roku 2030, počínaje plynem⁴².
- (–) V rámci podpory EU Ukrajině čelící vojenské agresi Ruska vytvořila Komise dne 12. května „trasy solidarity“⁴³ sestávající ze souboru opatření, která mají Ukrajině pomoci vyvážet její zemědělskou produkci. V návaznosti na ruskou invazi na Ukrajinu a jeho blokádu ukrajinských přístavů musí ukrajinské obilí a další zemědělské zboží nalézt alternativní logistické trasy, aby se dostaly do místa určení. Sdělením Komise vytyčuje akční plán na vytvoření „tras solidarity“, který má zajistit, aby Ukrajina mohla vyvážet obilí, ale také dovážet zboží, které potřebuje, a to od humanitární pomoci až po

40 EU tímto právním předpisem v roce 2001 reagovala na příliv vysídlených osob po konfliktu v bývalé Jugoslávii. Až do 3. března 2022 jej nebylo nutno aktivovat. Do 7. dubna 2022 se zaregistrovalo více než 1,6 milionu lidí.

41 C(2022) 1404 final.

42 COM(2022)108 final.

43 COM(2022) 217 final

krmiva a hnojiva. To přispěje k podpoře ukrajinského hospodářství i globálního zajišťování potravin. Komise spolu s členskými státy a zúčastněnými stranami určila některá prioritní opatření:

- zpřístupnit další nákladní kolejová vozidla, plavidla a nákladní automobily,
- zajistit dostatečnou kapacitu dopravních sítí a překládkových terminálů pro ukrajinský vývoz zemědělských produktů,
- podporovat maximální flexibilitu a odpovídající personální obsazení pro celní operace a jiné kontroly,
- identifikovat možnosti skladování ukrajinského zemědělského zboží na území EU,
- zlepšit propojení mezi EU a Ukrajinou ve střednědobém horizontu zvýšením kapacity infrastruktury nových vývozních koridorů a vytvořit nová propojení infrastruktury v rámci obnovy Ukrajiny.

(–) Dne 12. května schválila Komise dohodu na vysoké úrovni⁴⁴ s Ukrajinou o dohodě o nových orientačních mapách transevropské dopravní sítě (TEN-T) pro Ukrajinu, jako součást politiky Komise týkající se rozšíření sítě TEN-T do sousedních zemí.

3 PŘIPRAVENOST NA KRIZE

Válka Ruska proti Ukrajině ukázala, jak je důležité být připraven. Díky stávajícím kapacitám byla EU schopna rychle zavést účinnou pomoc Ukrajině a uprchlíkům opouštějícím tuto zemi. Zatím neznáme plný dopad této války či další krize, která by mohla ovlivnit dopravu. Účinný mechanismus pro reakci by se neměl zaměřovat pouze na jeden druh dopravy, protože systémové narušení jednoho druhu dopravy může ovlivnit celou síť.

Zpráva EU o strategickém výhledu 2021⁴⁵ upozorňuje na faktory, které by mohly ovlivnit dopravu v EU, včetně změny klimatu a dalších environmentálních výzev, bezpečnostních hrozeb a terorismu, digitální hyperkonektivity a technologické transformace. V minulosti bylo několik teroristických útoků nebo pokusů o ně namířeno proti dopravě v EU, protože doprava je vzhledem k velkému počtu lidí, kteří ji denně využívají, účinným cílem⁴⁶. Během pandemie COVID-19 byly terčem útoku telekomunikace, včetně infrastruktury 3G/4G/5G (např. zesilovače, převaděče a vysílače mobilních sítí) a další síťové komponenty (např. relé a kabely). V červenci 2021 si povodně v Belgii a Německu vyžádaly mnoho obětí a způsobily vážné a dlouhodobé narušení dopravy.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat kybernetické bezpečnosti. Strategie udržitelné a inteligentní mobility uznává, že při řešení kybernetických hrozeb je potřeba přiřadit vysokou prioritu kybernetické bezpečnosti v dopravě. Podle Agentury Evropské unie pro kybernetickou bezpečnost (ENISA)⁴⁷ se pachatelé kybernetické kriminality stále častěji zaměřují na klíčovou zdravotní, dopravní⁴⁸ a

44 C(2022) 3204 final

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

46 Madrid (2004), Londýn (2005), Glasgow (2007), letiště ve Frankfurtu (2011), Oignes (Thalys, 2015), Brusel (2016), Würzburg (2016), Brusel (2017) nebo Londýn (2017).

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

48 Například v námořním odvětví byly od roku 2017 kybernetickými útoky zasaženy čtyři největší námořní společnosti (APM Maersk, CMA CGM, COSCO, Mediterranean Shipping Company).

energetickou infrastrukturu. Ruská agrese proti Ukrajině zvýšila obavy z kybernetického ohrožení, a to i proti cílům v EU.

3.1 Zásady pro mimořádné situace v dopravě

Při přípravě na závažné události a reakci na ně je kromě dalších příslušných zásad EU vždy potřeba dodržovat níže uvedené zásady pro mimořádné situace.

- I. **Proporcionalita:** opatření omezující přepravu zboží nebo osob zavádět pouze v krajním případě. Veškerá opatření musí být rádě odůvodněná, založená na důkazech a přiměřená, musí podléhat pravidelnému sledování a přezkumu, musí být rychle oznamována, být dočasná, a jakmile je to možné, je nutné je ukončit⁴⁹.
- II. **Zákaz diskriminace:** opatření by neměla nepřiměřeně diskriminovat na základě státní příslušnosti, původu zboží nebo rozlišovat mezi různými druhy dopravy nebo přepravovaného zboží. Měla by zajistit nediskriminační zacházení s pracovníky v dopravě (včetně osob s bydlištěm mimo EU) a vzhledem k jejich klíčové úloze v dodavatelských řetězcích zajišťovaných nákladní dopravou by pokud možno měla upustit od cestovních nebo dopravních omezení či jiné administrativní zátěže, kterým jsou tito pracovníci vystaveni. Totéž platí i pro zamezení diskriminace cestujících.
- III. **Koordinace:** veškerá opatření by měla být koordinována s dopravními orgány prostřednictvím sítě vnitrostátních kontaktních míst pro dopravu. Měly by být vytvořeny komunikační kanály mezi touto sítí, EU a mezinárodními fóry pro horizontální krizové řízení. Od samého počátku musí být zahájena koordinace mezi příslušnými orgány, zejména pokud to ovlivňuje síť TEN-T a více než jeden členský stát.
- IV. **Transparentnost, komunikace a dialog:** dříve, než vstoupí v platnost, by se měla všechna opatření jasně sdělovat dotčeným zúčastněným stranám⁵⁰, měla by se s nimi projednat a v případě potřeby upravit. Je třeba zajistit trvalý dialog se zúčastněnými stranami, včetně mezinárodních partnerů.
- V. **Soulad s politikou EU:** je nutné vyhnout se vnitrostátním a místním opatřením, která poškozují fungování jednotného evropského dopravního prostoru. Jakmile jsou v oblasti dopravy přijata opatření pro mimořádné situace na úrovni EU, měly by příslušné orgány okamžitě zrušit vnitrostátní opatření.
- VI. **Integrita dopravního systému:** opatření reagující na problémy v jednom druhu dopravy by měla zohledňovat a plně využívat všechny druhy dopravy.
- VII. **Péče o cestující se specifickými potřebami:** zvláštní pozornost by měla být věnována potřebám cestujících a skupin cestujících ve zranitelných situacích (např. osob se sníženou pohyblivostí a/nebo osob se zdravotním postižením), cestujících, kteří uvízli na cestě, cestujících s důležitým povoláním a přeshraničních pracovníků.

49 Totéž platí pro dočasná pozastavení platnosti opatření na ochranu životního prostředí a zdraví a ochranných opatření v sociální oblasti.

50 Ve specifických situacích, jako jsou hospodářské sankce vůči Rusku, může být nutné některé předběžné konzultace omezit.

VIII. **Péče o pracovníky v dopravě:** pracovníci v dopravě by měli mít bezpečné a vhodné pracovní podmínky⁵¹.

3.2 Soubor nástrojů pro mimořádné situace v dopravě

Komise navrhuje soubor nástrojů, který obsahuje 10 opatření ke zvýšení připravenosti odvětví dopravy na krize a jeho schopnosti reagovat. Soubor nástrojů by se měl používat v souladu s výše uvedenými zásadami. Opatření sahají od dlouhodobějších přípravných opatření až po nástroje, které lze použít pro okamžitá opatření. Společným cílem je lepší připravenost na rychlou reakci na jakoukoli nehodu nebo událost, která by mohla způsobit vážné narušení dopravního systému EU. Toto narušení může být způsobeno přírodními katastrofami, pandemiemi, teroristickými útoky, kybernetickými útoky, ransomwarem, vojenskými konflikty, selháním infrastruktury (např. zřícením mostu nebo tunelu) nebo výpadky proudu.

1) Přizpůsobení právních předpisů EU v oblasti dopravy krizovým situacím

Některé právní předpisy v oblasti dopravy již obsahují ustanovení o mimořádných situacích. Příkladem je článek 21 nařízení o leteckých službách⁵², čl. 5 odst. 5 nařízení o uzavírání smluv o veřejných službách v pozemní dopravě⁵³, čl. 7 odst. 4 nařízení o přístavních službách⁵⁴ a článek 10 nařízení o přístupu na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy⁵⁵. Některé stávající právní předpisy již zmiňují povinnost zajistit plány pro mimořádné situace. Podle čtvrtého balíčku pro železniční dopravu⁵⁶ musí železniční podniky vypracovat plány pro mimořádné situace na ochranu cestujících a pomoc cestujícím v případech, kdy dojde k závažnému narušení dopravy⁵⁷.

V případě potřeby je nutno změnit právní předpisy EU v oblasti dopravy a zavést do nich ustanovení, která by umožnila lépe se vypořádat se závažnou krizí. Tato ustanovení by však neměla vést k nepřiměřeným výjimkám z uplatňování práva EU. Při změnách nebo přijímání konkrétního nařízení nebo směrnice by se proto zavedení takových ustanovení mělo pečlivě zvážit. Posouzení dopadů by mělo zhodnotit, zda jsou ustanovení pro mimořádné situace nezbytná a jak by měla být koncipována.

V souladu s tímto přístupem Komise navrhla určitá ustanovení v nedávných revizích právních předpisů o síti TEN-T a inteligentním dopravním systému⁵⁸. Posílení přeshraničních úseků sítě TEN-T, zvýšení

51 Včetně dodržování příslušných právních předpisů EU a vnitrostátních právních předpisů v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, mimo jiné směrnice Rady 89/391/EHS ze dne 12. června 1989 o zavádění opatření pro zlepšení bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců při práci, Úř. věst. L 183, 29.6.1989, s. 1.

52 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (přepřacované znění), Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3.

53 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1.

54 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/352 ze dne 15. února 2017, kterým se zřizuje rámec pro poskytování přístavních služeb a stanoví společná pravidla pro finanční transparentnost přístavů, Úř. věst. L 57, 3.3.2017, s. 1.

55 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy, Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72.

56 Článek 54 směrnice 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru.

57 Nové nařízení (EU) 2021/782 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, které se použije od 7. června 2023, navíc železničním podnikům ukládá povinnost spolupracovat při vypracovávání těchto plánů s provozovateli stanic a infrastruktury. Plány pro mimořádné situace musí rovněž zohledňovat požadavky na přístupnost výstražných a informačních systémů.

58 COM(2021) 812 a COM(2021) 813.

multimodality prostřednictvím terminálů a přechod na udržitelné druhy dopravy jsou příklady dlouhodobých opatření, která jsou potřebná pro lepší připravenost. Komise má v úmyslu analyzovat, zda je vhodné nabídnout další dočasnou flexibilitu při uplatňování pravidel silniční dopravy týkajících se omezení řízení a doby řízení a zároveň zajistit bezpečnost dopravních operací za všech okolností.

Tato trvalá ustanovení by mohla obsahovat dočasná opatření zavedená v reakci na krizi COVID-19, jako jsou například opatření zavedená v rámci nařízení Omnibusu I a II nebo v rámci změn nařízení o leteckých službách a nařízení o letištních časech⁵⁹ (viz oddíl 2.4). Podobně by zkušenosti z pandemie COVID-19 měly nastartovat dlouho odkládané diskuse o revizi nařízení č. 261/2004 o právech cestujících v letecké dopravě, aby bylo toto nařízení připravené na budoucí krizi. Součástí probíhajícího posouzení právních předpisů EU o právech cestujících bude rovněž zavedení plánů pro mimořádné situace.

2) Zajištění odpovídající podpory pro odvětví dopravy

Posilování odolnosti odvětví dopravy jde ruku v ruce se zlepšováním propojení a udržitelnosti dopravního systému EU. Komise bude i nadále pozorně sledovat a podporovat uplatňování Nástroje pro oživení a odolnost, který pomůže zvýšit odolnost odvětví dopravy ve všech jejích druzích. Členské státy plánují, že významnou část prostředků z Nástroje pro oživení a odolnost vyčlení na dopravu, čímž ji řadí mezi hlavní odvětví hospodářství, která těží z investic v rámci programu NextGenerationEU. V rámci 24 plánů pro oživení a odolnost schválených Radou budou národní plány pro oživení a odolnost věnovat značnou částku na zlepšení udržitelnosti evropského systému mobility. Celkově členské státy vynaloží na investice a reformy související s přechodem na ekologickou dopravu 70,7 miliardy EUR, což představuje přibližně 15,7 % přidělovaných prostředků. Další investice a reformy v odvětví dopravy se týkají ostatních priorit, jako je digitální transformace a sociální a územní soudržnost dopravy. Každý národní plán věnuje část svých přidělených prostředků na tuto oblast. V současné geopolitické situaci, která je výrazně ovlivněna ruskou vojenskou agresí na Ukrajině, je ještě naléhavější usilovat o snížení závislosti EU na fosilních palivech. Za účelem řešení těchto problémů zveřejnila Komise dne 18. května 2022 plán REPowerEU⁶⁰, který stanoví společná evropská opatření v této oblasti. Nástroj pro oživení a odolnost bude hrát ústřední úlohu při mobilizaci a využívání dostupných zdrojů na evropské a vnitrostátní úrovni za účelem dosažení cílů plánu REPowerEU. Finanční nástroje, jako je Nástroj pro propojení Evropy, včetně jeho digitální části, Nástroje pro propojení Evropy – Digitální technologie, Fond soudržnosti, Evropský fond pro regionální rozvoj a program InvestEU, mají navíc zásadní význam pro zvýšení odolnosti jednotného trhu prostřednictvím investic do propojení, infrastruktur pro digitalizaci a digitální konektivitu a do multimodality dopravního systému EU, jakož i pro snížení jeho závislosti na fosilních palivech.

V zájmu rychlé reakce na budoucí krizi by Komise a členské státy měly podle potřeby mobilizovat další finanční prostředky, a to v závislosti na povaze krize. Reakce by mohla mít také podobu finanční úlevy spočívající v dočasném osvobození od platebních povinností. Komise by rovněž mohla zvážit legislativní opatření, kterými by odvětví dopravy poskytla finanční úlevy. Na základě těchto opatření by řídicí orgán přístavu nebo příslušný odpovědný orgán mohl prominout, snížit nebo odložit úhradu poplatků za přístavní infrastrukturu a provozovatelé železniční infrastruktury by mohli

⁵⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/459 ze dne 30. března 2020, kterým se mění nařízení (EHS) č. 95/93 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství, Úř. věst. L 99, 31.3.2020, s. 1; Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/250 ze dne 16. února 2021, kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 95/93 s ohledem na dočasnou úlevu od pravidel využívání letištních časů na letištích Unie z důvodu krize způsobené onemocněním COVID-19, Úř. věst. L 58, 19.2.2021, s. 1.

⁶⁰ COM(2022) 108 final

stanovit poplatky za přístup k infrastruktuře pod úrovní provozních nákladů (viz oddíl 2.4). Vzhledem k tomu, že každá krize je jiná a může vyžadovat odlišná opatření, bude se potřeba dočasné státní podpory analyzovat případ od případu namísto toho, aby byl do budoucna stanoven trvalý a nepružný rámec.

3) Zajištění volného pohybu zboží, služeb a osob

Systém zelených pruhů, který byl úspěšně zaveden během pandemie COVID-19, lze v případě potřeby znovu aktivovat, aby bylo možné čelit jakékoli nové krizi ovlivňující dopravu v EU. Aby se zajistilo, že kontroly na vnitřních hranicích zůstanou krajním opatřením, návrh Komise týkající se Schengenského hraničního kodexu⁶¹ vyjasnil a rozšířil seznam, který musí členský stát posoudit, když rozhoduje o dočasném znovuzavedení hraničních kontrol. Nová pravidla rovněž zavádějí společné nástroje pro účinnější správu vnějších hranic v případě zdravotní krize, které vycházejí ze zkušeností získaných při pandemii COVID-19. V roce 2022 Komise plánuje navrhnout **nástroj pro mimořádné situace na jednotném trhu**. Ten poskytne rámec pro zavádění krizových opatření, která jsou důležitá pro odvětví dopravy, zejména volný pohyb zboží, služeb a osob, dostupnost výrobků a služeb a transparentnost a koordinaci.

Komise vyzvala členské státy, aby zajistily uplatňování zásad pro mimořádné situace a minimalizovaly kontroly, prohlídky a další formality, aby se tak omezilo zdržení na hraničních přechodech se zelenými pruhy a dodržoval časový limit 15 minut. Členské státy mohou rovněž zvážit pozastavení všech silničních omezení na svém území (zákazy provozu o víkendech, zákazy nočního provozu, zákazy určitých částí dopravy za účelem snížení hluku atd.), aby usnadnily nákladní silniční přepravu a nezbytný volný pohyb pracovníků v dopravě. Měly by rovněž zajistit, aby bylo elektronické předkládání/ukazování dokumentů považováno za dostatečné a bylo podporováno. Členské státy by také měly pokračovat v uznávání osvědčení pro pracovníky v mezinárodní dopravě vykonávající přeshraniční služby, jak je navrženo v příloze 3 sdělení o zavádění zelených pruhů⁶². Toto osvědčení již bylo přidáno do Praktické příručky EU pro příslušníky pohraniční stráže⁶³.

Dojde-li k podobné krizi jako v případě COVID-19, měly by Komise a členské státy vycházet ze zkušeností s vývojem společné šablony pro digitální formulář EU pro trasování cestujících⁶⁴ a platformy pro sdílení údajů o cestujících za účelem přeshraničního trasování kontaktů. Tyto nástroje vyvinuté na úrovni EU by měly být v případě potřeby snadno a rychle opětovně aktivovány.

Zřízení mimořádných podpůrných pruhů pro humanitární konvoje a nákladní automobily

Sdělení o operačních pokynech pro správu vnějších hranic ukládá členským státům, aby na svých hraničních přechodech určily zvláštní pruhy pro mimořádnou podporu, a pomohly tak humanitárním konvojem rychle a bezpečně překračovat hranice EU s Ukrajinou. Rovněž se doporučuje vymežit podobné jízdní pruhy pro nákladní automobily, aby bylo zajištěno plynulé zásobování zbožím a službami, jakož i bezpečný návrat pracovníků v dopravě z Ukrajiny⁶⁵.

61 COM (2021)891 final.

62 C(2020) 1897.

63 C(2019) 7131 final.

64 Prováděcí rozhodnutí 2021/858 a prováděcí rozhodnutí 2021/1212 vymezují právní základ pro výměnu údajů o nakažených cestujících a osobách vystavených nákaze uskutečňovanou za účelem přeshraničního trasování kontaktů.

65 Kromě toho byla přijata zvláštní opatření, aby se usnadnily transferové lety pro uprchlíky z Ukrajiny, kteří se na své cestě do EU dostali do Moldavska. Moldavsko vydalo zákaz letů, který musel být změněn tak, aby tyto lety umožňoval.

4) Řízení toků uprchlíků a repatriace uvízlých cestujících a pracovníků v dopravě

Ve třetích zemích by měly delegace EU a členské státy s velvyslanectvími nebo konzuláty pokračovat v posilování konzulární krizové připravenosti, zejména prostřednictvím místních plánů pro mimořádné situace. Měly by být zváženy a zřízeny společné konzulární týmy EU pro řešení krizí, a to i s možnou účastí nezastoupených členských států. Evropská služba pro vnější činnost (dále „ESVČ“) posílila svou konzulární reakci a připravenost zřízením konzulárního krizového týmu, který je připraven zasáhnout a spolu se sítí delegací EU koordinovat repatriační úsilí organizované členskými státy (ať už pod záštitou mechanismu civilní ochrany Unie, či nikoli).

V případě potřeby bude mobilizován mechanismus civilní ochrany Unie a rezerva rescEU. Cestující nebo pracovníci mohou uvíznout na území EU i v oblastech mimo EU. V rámci přípravy a reakce na budoucí krize bude ESVČ nadále přispívat ke spolupráci a koordinaci v krizových situacích, přičemž bude úzce spolupracovat s členskými státy. V budoucích krizích bude mechanismus civilní ochrany Unie podporovat repatriaci občanů EU, kteří uvízli mimo EU. Mechanismus musí být rychle aktivován vládou (vládami) postižených občanů. Členský stát, který koordinuje pomoc pro všechny postižené občany EU, může rovněž zaslat žádost Evropskému středisku odevzy na mimořádné události, které je pod správou Komise.

Členské státy a/nebo zúčastněné státy⁶⁶, které se mechanismu účastní na dobrovolném základě, mohou provádět evakuaci a Komise může spolufinancovat až 75 % nákladů na dopravu. Revidované právní předpisy týkající se mechanismu⁶⁷ stanoví možnost vyvinout víceúčelová letadla pro rezervu rescEU zajišťující zdravotní evakuaci. V budoucnu by tato letadla mohla Komise v krajním případě využít v rámci pomoci při konzulárních evakuacích poskytnuté na žádost členských států. V případě zdravotních krizí lze evakuaci cestujících a pracovníků v dopravě EU aktivovat v koordinaci s Komisí v rámci zdravotní evakuace a prostřednictvím systému včasného varování a reakce EU.

Komise a ESVČ budou koordinovat a monitorovat zřizování tranzitních koridorů pro bezpečný průjezd. V souladu se sdělením o zavádění zelených pruhů z března 2020 by členské státy měly zřídit tranzitní koridory pro řidiče osobních vozidel a jejich spolucestující (bez ohledu na jejich státní příslušnost) a všechny občany EU, kteří se vrací domů⁶⁸. Členské státy by rovněž měly zajistit, aby alespoň jedno letiště bylo určeno pro repatriaci osob a mezinárodní lety přepravující pomoc. Tyto koridory by měly být součástí národních krizových plánů.

Členské státy by měly občanům umožnit vycestovat a pomoci jim při návratu domů. Občané EU, kteří byli převezeni z krizových oblastí zpět do EU, ale ještě nedorazili do země svého bydliště, by neměli cestovat společně ve velkém počtu, protože by tím mohlo dojít k přetížení infrastruktury či logistických uzlů. Členské státy, jejichž občané se přepravují přes jinou zemi EU, by se měly snažit této zemi s repatriací postižených občanů pomoci.

Členské státy by měly pomáhat státním příslušníkům třetích zemí, kteří přicházejí z konfliktních nebo jiných postižených oblastí, a pomáhat jim v jejich další cestě. To může zahrnovat zřízení přijímacích zařízení a bezpečných tranzitních koridorů, dočasné upuštění od zvláštních požadavků

66 Státy, které se účastní mechanismu (Island, Norsko, Srbsko, Severní Makedonie, Černá Hora a Turecko).

67 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/836 ze dne 20. května 2021, kterým se mění rozhodnutí č.1313/2013/EU o mechanismu civilní ochrany Unie (Úř. věst. L 185, 26.5.2021, s. 1).

68 Nezastoupeným občanům EU v zemích mimo EU musí členské státy pomáhat za stejných podmínek, za jakých pomáhají svým vlastním státním příslušníkům.

(např. tranzitních povolení) a provádění hraničních kontrol na bezpečném místě mimo hranice, aby se předešlo vytváření dlouhých front. V souladu se sdělením o operačních pokynech pro správu vnějších hranic⁶⁹ by členské státy měly využívat stále sbory agentury Frontex a Europolu, které lze nasadit k řízení dopravních toků a zlepšení situace na hranicích (kontrola cestovních dokladů, certifikáty COVID-19 atd.). Operační pokyny se použijí ve všech členských státech, nejen v těch, které sousedí s oblastí konfliktu. To usnadňuje překračování vnitřních hranic EU, zabraňuje vzniku dopravních zácp a pomáhá lidem prchajícím z konfliktních oblastí cestovat dál. Týká se to i přechodů hranic mezi zeměmi mimo schengenský prostor a zeměmi schengenského prostoru.

Obzvláště zranitelné mohou být v krizové situaci osoby se zdravotním postižením. Cestující se zdravotním postižením mohou v mimořádných situacích čelit překážkám v přístupu k dopravě. V rámci každého z výše uvedených opatření proto členské státy musí zajistit jak cílené kroky, tak zohlednění zdravotního postižení. V souladu s Úmluvou OSN o právech osob se zdravotním postižením je při řešení krizí potřeba brát v úvahu specifické potřeby těchto občanů a zajistit přístupnost, přiměřenou úpravu a jejich bezpečnost.⁷⁰

Zajištění hladší výměny posádek a repatriace námořníků

Poskytování podpory námořníkům vyžaduje zvláštní mechanismus. Komise navrhuje, aby byl založen na třech prvcích.

- **Fórum zúčastněných stran v námořní dopravě:** Fórum zřízené Komisí bude pravidelně a úzce koordinovat výměny posádek a problémy s cestováním námořníků v mimořádných situacích. Fórum bude rychle aktivováno a budou do něj zapojeny všechny zúčastněné strany, včetně vnitrostátních krizových center a sociálních partnerů, aby mohly včas a odpovídajícím způsobem projednat a řešit všechny vznikající problémy. Fórum bude zjišťovat potenciální problémy, zvýší odolnost pracovního systému v námořní dopravě a posílí stabilitu dodavatelského řetězce EU.
- **Užší spolupráce se zeměmi původu:** V návaznosti na přesah během pandemie COVID-19 budou Komise a ESVČ spolupracovat s delegacemi EU v zemích poskytujících pracovní sílu. Budou vycházet ze zkušeností získaných z cestování námořníků během krize COVID-19 a určí způsoby, jak zajistit hladší výměnu posádek a návrat do těchto zemí. To usnadní námořníkům, kteří se mají vylodit, rychlý návrat domů, zejména při mimořádných situacích.
- **Kvalitnější údaje:** Jedním z významných problémů je nedostatek údajů o tom, kde námořníci pracují a kam cestují. Tyto údaje jsou nezbytné pro posouzení rozsahu všech výměn posádek a problémů s cestováním námořníků a pro jejich následné vyhodnocení a nalezení řešení. Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) se proto bude snažit tyto informace shromažďovat a analyzovat. Tato databáze pak může sloužit jako podklad pro iniciativy Komise a členských států zaměřené na přípravu pohotovostních opatření pro případ budoucích krizí.

5) Zajištění minimálního dopravního propojení a ochrany cestujících

V situacích, kdy je dopravní obslužnost pod tlakem, je důležité zachovat odpovídající hromadnou dopravu ve městech a regionech i mezi nimi navzájem. To může být obzvláště náročné pro příhraniční oblasti, kde poskytování základních služeb může záviset na přeshraničních pracovnících. Členské státy by proto měly urychleně zvážit uzavření smluv o veřejných službách v hromadné dopravě

69 C(2022) 1404 final.

70 Články 2, 9 a 11 Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením (UN CRPD).

nebo změnu stávajících smluv pro potřeby cestování veřejnosti. Pravidla EU pro veřejnou dopravu v železniční, silniční a námořní dopravě již za určitých podmínek umožňují uplatnit naléhavý postup. V rámci revize nařízení o leteckých službách Komise zváží možnosti, jak členskými státy usnadnit naléhavé uzavírání smluv o veřejných službách, aby bylo v případě krize zajištěno základní propojení.

Komise rovněž vyzývá regionální a místní orgány, aby zvýšily svou připravenost. V návaznosti na pokyny k plánování odolnější a spolehlivější městské mobility⁷¹ Komise poukázala na potřebu připravit se na všechny mimořádné situace a na význam městské mobility pro celkovou odolnost městských oblastí. To by se odrazilo v následných opatřeních, jako je doporučení Komise o plánech udržitelné městské mobility chystané na rok 2022 a specializované diskuse s odborníky z členských států a měst o dalších opatřeních, která by zvýšila odolnost městské mobility.

Dalším způsobem zajištění minimální propojenosti v krizových obdobích je posílení odolnosti dopravní infrastruktury a provozovatelů vůči náhlým, mimořádným situacím. Podle návrhu Komise na nové nařízení o síti TEN-T by členské státy měly zlepšit bezpečnost a odolnost této sítě vůči změně klimatu, ekologickým a lidmi způsobeným katastrofám a dalším mimořádným událostem, které ovlivňují dopravní systém EU.

Komise zvažuje legislativní iniciativy na ochranu cestujících před rizikem krize likvidity nebo platební neschopnosti dopravců, což je situace, která je s krizí často spojená. Komise rovněž objasní a ochrání práva cestujících v případě, že se během krize ocitnou pod tlakem, a zároveň objasní, jak cestující chránit před riziky, na něž se nevztahují stávající pravidla EU v oblasti práv cestujících.

6) Sdílení dopravních informací

Sdílení informací mezi hlavními aktéry je klíčové. Komise, orgány členských států (včetně orgánů na nižší než celostátní úrovni), agentury EU, další orgány EU (včetně Evropského parlamentu a Rady), dopravní společnosti, cestující, pracovníci v dopravě, podniky a dopravní organizace a sdružení by měly sdílet aktuální informace a mít k nim přístup, aby mohly být partnery při řešení problémů. Pro účinnou reakci na krizi je rovněž důležitá pravidelná diskuse a spolupráce na mezinárodní úrovni (např. Mezinárodní organizace pro civilní letectví, Mezinárodní námořní organizace a Světová zdravotnická organizace). V zájmu připravenosti na všechny možné krize (počínaje např. výpadky internetu až po ztrátu satelitní komunikace) bude v rámci práce na krizových scénářích nezbytné vypracovat protokoly o nejvhodnějším komunikačním kanálu či kanálu pro šíření informací, jakož i o souvisejících otázkách. Pokud dojde k napadení klíčových komunikačních systémů, měly by být zřízeny alternativní a záložní systémy s orgány členských států, aby byla zajištěna účinná komunikace mezi zúčastněnými stranami. Zváží se alternativní způsoby komunikace a shromažďování informací, které pomohou zajistit přístup k informacím v reálném čase, pokud dojde k výpadku obvyklých kanálů.

Aplikace Galileo Green Lane

Agentura Evropské unie pro kosmický program vyvinula mobilní aplikaci Galileo Green Lane („zelený pruh v systému Galileo“). Ta poskytuje přehled o hranicích EU v reálném čase a monitoruje je, aby bylo možné poskytovat informace o čekacích dobách. Pomáhá řidičům nákladních vozidel a dopravním společnostem plánovat cesty a řešit potíže způsobené cestovními omezeními. Pomáhá též vnitrostátním orgánům účinněji řídit tranzit zboží. Komise a Agentura Evropské unie pro kosmický program zajistily prostředky na zdokonalení aplikace Galileo Green Lane. Na vývoji této vylepšené verze se pracuje a

71 COM (2021) 811 final.

aplikace by pak měla zahrnovat funkce a zeměpisné pokrytí uvedené v aktualizovaném sdělení o zavádění zelených pruhů.

7) Posílení koordinace dopravní politiky

Sít' vnitrostátních kontaktních míst pro dopravu bude i nadále ústředním bodem pro diskuse o krizových situacích v dopravě. Tím se zamezí paralelnímu rozhodování a bude možné rychle reagovat a zabývat se specifickými rysy dopravy na fóru, které je vybaveno technickými znalostmi odvětví. V návaznosti na pozitivní zkušenosti s touto sítí a v souladu s názory zúčastněných stran na potřebu lépe koordinovat vnitrostátní opatření a zkrátit reakční dobu navrhuje Komise posílit její úlohu tím, že z ní učiní trvalejší sít' s širším rozsahem úkolů, která bude připravena kdykoli rychle reagovat. **Sít' by měla i nadále fungovat pružně a neformálně, aby mohla rychle reagovat na krizi, která způsobí trvalé a vážné narušení dopravního systému EU.** Měla by sloužit jako fórum pro projednávání a zavádění nouzových opatření a jejich odvolávání. Sítí, která bude sdružovat zástupce ministerstev a agentur dopravy členských států a agentur EU pro dopravu, bude předsedat Komise. V jednotlivých případech by k účasti na diskusích mohly být přizvány další strany, jako jsou ostatní agentury a orgány EU, zástupci ostatních ministerstev členských států a zúčastněné strany z oblasti dopravy.

Komise zajistí tok informací mezi sítí, IPCR, dalšími skupinami Rady, fóry EU a mezinárodními fóry. Sít' bude rovněž informovat o výsledcích testů krizové připravenosti organizovaných agenturami EU a mezinárodními partnery. Může také navrhopvat a koordinovat specializovaná školení s cílem otestovat protokoly a zlepšit připravenost na krizové situace. V případě potřeby se sít' do testování připravenosti zapojuje. Komise bude rovněž pokračovat v pravidelném monitorování čekacích dob na hraničních přechodech se zelenými pruhy a podávat o nich zprávy sítí. To umožní rychle reagovat na případné problémy.

8) Posílení kybernetické bezpečnosti

V oblasti kybernetické bezpečnosti posílí Komise spolupráci s Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA), Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost (EMSA), Agenturou Evropské unie pro železnice (ERA), Agenturou Evropské unie pro provozní řízení rozsáhlých informačních systémů v prostoru svobody, bezpečnosti a práva (eu-LISA) a Agenturou ENISA. Stávající právní předpisy EU v oblasti letectví a námořní dopravy ukládají orgánům a zúčastněným stranám povinnost provádět posouzení rizik, při nichž určí kritické údaje a systémy a zavedou vhodná opatření k řešení případných zbývajících rizik. Tato opatření by se měla dále rozvíjet, aby se zlepšila informovanost o kybernetické bezpečnosti a kybernetická odolnost, školení a sdílení informací. V souladu s opatřením 3 by budoucí revize právních předpisů EU v oblasti dopravy měly zohledňovat rizika kybernetických útoků a v případě potřeby je řešit.

Komise navrhla komplexní legislativní rámec na ochranu kritické infrastruktury, který by zahrnoval i odolnost odvětví dopravy. Návrh revize směrnice o posílení odolnosti kritických subjektů⁷² vyžaduje, aby kritické subjekty, jež členské státy určí jako subjekty poskytující základní služby na vnitřním trhu, prováděly posouzení rizik a přijímaly opatření ke zvýšení odolnosti, aby byly schopny lépe odolávat všem příslušným rizikům způsobeným člověkem i přírodním rizikům, která s kybernetikou nesouvisejí. Po přijetí konečného znění se Komise bude snažit zajistit jeho včasné provedení a poskytovat podporu členským státům a kritickým subjektům, včetně vypracování přehledu na úrovni Unie týkajícího se rizik, sdílení osvědčených postupů, testování a usnadňování spolupráce s

72 COM(2020) 829 final.

členskými státy. Ve svém souběžném návrhu revize směrnice o bezpečnosti sítí a informací navrhuje Komise⁷³ posílit odolnost a připravenost tím, že organizace, včetně organizací v odvětví dopravy, budou povinny zavést opatření pro zajištění kontinuity provozu a opatření pro krizové řízení.

Komise a agentury EU budou i nadále podporovat vývoj protokolů kybernetické bezpečnosti, aby byla zajištěna kontinuita provozu v případě nenadálé události. Agentura ENISA vydala pokyny k řízení rizik v oblasti kybernetické bezpečnosti v odvětví železniční dopravy⁷⁴ a v přístavech⁷⁵. Agentura EASA pracuje na právních předpisech, které mají zajistit bezpečnost v civilní letecké dopravě. Agentura EMSA spolupracuje s členskými státy a odvětvím námořní dopravy na zjišťování potenciálních nedostatků v kybernetické bezpečnosti a určení kroků k jejich odstranění. Tato práce bude sloužit jako základ pro další spolupráci s Komisí, například pokud jde o opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti u lodí.

Komise bude rovněž spolupracovat s mezinárodními partnery. OECD přijala v roce 2021 pokyny pro usnadnění mezinárodního cestování, které byly inspirovány digitálním certifikátem EU COVID a dalšími pokyny EU⁷⁶. Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) přijala normy pro preventivní opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti, které byly v roce 2019 převedeny do právních předpisů EU týkajících se letecké bezpečnosti⁷⁷. Dále organizace ICAO v rezoluci A40-12/1 vyzvala země a odvětví, aby mimo jiné určily hrozby a rizika v oblasti kybernetické bezpečnosti a jejich důsledky pro provoz a kritické systémy civilního letectví. Komise a členské státy rovněž aktivně pracují na několika probíhajících činnostech ICAO v oblasti kybernetické bezpečnosti, včetně provádění akčního plánu ICAO pro kybernetickou bezpečnost⁷⁸. Komise bude nadále úzce spolupracovat s organizací Eurocontrol na podpoře harmonizovaného přístupu ke kybernetické bezpečnosti a kybernetické odolnosti prostřednictvím zvyšování povědomí a spolupráce se zúčastněnými stranami na rozvoji obrany proti kybernetickým hrozbám. Podobně bude Komise pokračovat v podpoře mezinárodní námořní kybernetické bezpečnosti v rámci Mezinárodní námořní organizace (IMO). Organizace IMO zejména doporučuje, aby se rejdařské společnosti ve svých systémech řízení bezpečnosti odpovídajícím způsobem zabývaly kybernetickými riziky, a aby oborová sdružení na základě toho vypracovala pokyny.

9) Testování mimořádných situací v dopravě

Komise spolu s příslušnými agenturami nebo dalšími aktéry a na základě stávajících procesů navrhuje provádět testy mimořádných situací s cílem posoudit připravenost na krize v souladu s tímto plánem.

Tyto testy by měly být začleněny do obecného systému Komise pro řešení krizí a pokud možno by měly být součástí stávajících cvičení EU, aby se maximalizovaly vstupy a výsledky. Příkladem je

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/>

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

77 Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/1583 ze dne 25. září 2019, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2015/1998, kterým se stanoví prováděcí opatření ke společným základním normám letecké bezpečnosti, pokud jde o opatření o kybernetické bezpečnosti, C/2019/6825, Úř. věst. L 246, 26.9.2019, s. 15.

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

paralelní a koordinované cvičení 2022, které bude zahrnovat dopravní složku. Tyto testy by mohly vycházet z možných scénářů, které by ovlivnily dopravní systém EU, jako je pandemie, přírodní katastrofa, teroristický útok, nedostatek energie, rozsáhlý kybernetický útok (včetně ransomware) nebo závažný výpadek telekomunikací. V závislosti na kontextu by mělo být vyvinuto úsilí o zapojení příslušných subjektů, které mohou významně přispět k testům, jako jsou ENISA, EMSA, EASA, manažer struktury vzdušného prostoru EUROCONTROL a ERA. Při řešení problémů v odvětví letectví, jako jsou zdravotní a cestovní omezení a opatření na hraničních přechodech, může být nápomocná koordináční krizová jednotka pro evropské letectví, kterou řídí manažer struktury vzdušného prostoru z Eurocontrolu.

Poznátky získané z těchto testů pro mimořádné situace by měly odvětví dopravy a případně orgánům pomoci při vytváření jejich vlastních plánů kontinuity provozu. Měly by zvážit zavedení záložních systémů a náhradních řešení (např. alternativní trasy, diverzifikované zásobování, alternativní paliva, záložní databáze, nepřerušené spojení a další technologické systémy a infrastruktury), aby mohly reagovat na různé krize. Členské státy by rovněž měly pokračovat v posilování odolnosti a dostupnosti dopravní infrastruktury na svém území (včetně přístavů a letišť) a zajistit dostupnost podpůrných služeb (jako je přístup k čerpacím stanicím, odpovídající úroveň hygienických zařízení, stravovacích a ubytovacích služeb). Výsledky testů mimořádných situací by měly být rovněž využity pro školení (ve spolupráci se zúčastněnými stranami v dopravě a členskými státy) a pro zvýšení informovanosti. Síť vnitrostátních kontaktních míst pro dopravu projedná poznátky získané při těchto testech a případně navrhne specializované školení zaměřené na připravenost.

10) Spolupráce s mezinárodními partnery

Jakákoli krize, která postihne dopravní systém EU, by mohla mít globální rozměr. Zpětná vazba z veřejné konzultace⁷⁹ ukazuje, že je potřeba posílit mezinárodní koordináční mechanismy, protože pandemie COVID-19 odhalila nedostatky ve schopnosti sladit globální reakci. V souladu se strategií Global Gateway („Globální brána“) by se proto o posílení připravenosti na krize mělo pravidelně diskutovat s hlavními mezinárodními partnery EU, zejména s těmi, kteří mají užší vazby v oblasti konektivity a s těmi, kteří mají specifické zkušenosti s krizemi. Pandemie COVID-19 a ruská invaze na Ukrajinu zdůraznily význam spolupráce se západním Balkánem – prostřednictvím Dopravního společenství – za účelem efektivního fungování zelených pruhů mimo EU, jakož i **rozšíření sítě TEN-T**. Podobně nám nedávné krize rovněž ukázaly, že je důležité věnovat zvláštní pozornost Střední Asii i odlehlým oblastem a zámořským územím vzhledem k jejich specifickým dopravním potřebám. Komise a ESVČ budou nadále podporovat krizovou připravenost na všech příslušných mezinárodních fórech a ve všech organizacích, jako je ICAO a IMO. Kromě toho plánovaná změna Schengenského hraničního kodexu, která má zjednodušit postup přijímání jiných než nezbytných cestovních omezení, taktéž zdůrazňuje potřebu dobré spolupráce se zeměmi mimo EU. Hybridní hrozby jsou již nyní předmětem spolupráce EU a NATO, a to na základě společných prohlášení přijatých ve Varšavě a Bruselu v letech 2016 a 2018⁸⁰.

⁷⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Contingency-plan-for-transport_cs

⁸⁰ Šestá zpráva o pokroku při provádění společného souboru návrhů, které byly schváleny Radou EU a Radou NATO dne 6. prosince 2016 a 5. prosince 2017, vydaná dne 3. června 2021.

4 ZÁVĚRY

Ruská agrese proti Ukrajině má hluboký dopad na dopravní systém EU. Ke stávajícím problémům s pandemií COVID-19 se přidávají rostoucí ceny ropy a zemního plynu, přerušené dodavatelské řetězce, uzavření vzdušného prostoru a trhů a potenciální nedostatek pracovníků v dopravě. Konflikt nicméně ukazuje, že se EU z krize COVID-19 poučila, neboť na válku zareagovala rychle. Konflikt také upozornil na potřebu snížit závislost EU na dovozu fosilních paliv.

Rizikové prostředí se mění a vyžaduje komplexní soubor nástrojů popsaných v tomto sdělení. Úroveň připravenosti se může – a měla by se – zvýšit. Iniciativy v oblasti prevence a připravenosti nám sice umožňují přizpůsobit se změně klimatu a zmírnit rozvíjející se rizika, ale je nezbytné tyto nástroje neustále upravovat a přezkoumávat. Je třeba pokračovat ve zdokonalování a posilování systémů včasného varování, aby bylo možné přijímat informovaná rozhodnutí na základě využitelných informací, a dále je nutné zajistit, aby se včasné informace a poznatky následně promítaly do včasných opatření. Neexistuje žádný patent na řešení budoucí nepředvídatelné krize. Nejlepším řešením je lépe rozeznávat zranitelná místa a rizika a zmírňovat je. Tím se vytvoří a udrží schopnost EU reagovat rychle, koordinovaně a na bázi spolupráce, s využitím kombinace opatření přijatých na úrovni EU, členských států a na místní úrovni.

Je nezbytné, aby členské státy uplatňovaly zásady pro mimořádné situace, plně využívaly soubor nástrojů Komise pro mimořádné situace a přizpůsobovaly jednotlivé nástroje konkrétním problémům, které je potřeba řešit. Komise bude tento proces aktivně řídit prostřednictvím koordinace sítě vnitrostátních kontaktních míst pro dopravu a pravidelných diskusí s mezinárodními partnery a zúčastněnými stranami, aby byla ve spolupráci s agenturami EU připravena na krizi reagovat.

Komise bude podporovat členské státy při zvyšování jejich připravenosti na krize. Členské státy by měly zintenzivnit spolupráci a diskusí se zúčastněnými stranami s cílem posílit svou připravenost a reakci na krizi, která by postihla odvětví dopravy, a to na základě zkušeností z krize COVID-19 a krize na Ukrajině a z různých testů mimořádných situací. Komise bude tento proces podporovat také tím, že bude s agenturami EU pravidelně organizovat test simulující krizi a sdílet nabyté zkušenosti.

Komise vyzývá Parlament a Radu, aby se plně zapojily do legislativní činnosti zaměřené na modernizaci a posílení odolnosti odvětví dopravy v EU. Dokončení práce na projednávaných návrzích, které se týkají sítě TEN-T, inteligentních dopravních systémů, jednotného evropského nebe, Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU, Iniciativy pro námořní paliva FuelEU a nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva, bude mít zásadní význam pro vybudování dlouhodobé odolnosti dopravy v EU. Na práci na zlepšení městské mobility v souladu s novým rámcem pro městskou mobilitu by také měly s Komisí spolupracovat regionální a místní orgány EU.