



Βρυξέλλες, 25 Μαΐου 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

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	23 Μαΐου 2022
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2022) 211 final
Θέμα:	ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για τις μεταφορές

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2022) 211 final.

σνημμ.: COM(2022) 211 final



Βρυξέλλες, 23.5.2022
COM(2022) 211 final

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για τις μεταφορές

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για τις μεταφορές

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα τελευταία δύο έτη ο τομέας των μεταφορών της ΕΕ έχει πληγεί σοβαρά από δύο μείζονες κρίσεις —την πανδημία COVID-19 και τη στρατιωτική επίθεση της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας. Η πανδημία COVID-19 έχει πλήξει σοβαρά την κοινωνία, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των μεταφορών¹. Για να περιοριστεί η έξαρση της πανδημίας, ελήφθησαν διάφορα μέτρα που περιορίζουν τα διεθνή και εγχώρια ταξίδια, όπως η τήρηση φυσικής απόστασης, οι εντολές παραμονής στο σπίτι, το κλείσιμο των δημόσιων συγκοινωνιών, η ιχνηλάτηση επαφών και η καραντίνα, καθώς και το κλείσιμο των συνόρων. Η έλλειψη συντονισμού των εθνικών μέτρων επηρέασε περαιτέρω τον τομέα των μεταφορών παρεμποδίζοντας τις διασυνοριακές μεταφορές², κατάσταση η οποία, σε πολλές περιπτώσεις, επέτεινε τις επιπτώσεις του αρχικού πλήγματος στους ανθρώπους και την οικονομία³.

Ο πλήρης αντίκτυπος της στρατιωτικής επίθεσης της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας δεν έχει ακόμη εκδηλωθεί. Από την έναρξη της εισβολής, οι αρχές των κρατών μελών και οι εταιρείες μεταφορών της ΕΕ —ειδικότερα σε χώρες που συνορεύουν με την Ουκρανία— παρέχουν ανθρωπιστική βοήθεια σε πρωτόγνωρη κλίμακα. Ο πόλεμος και οι κυρώσεις έχουν επίσης εγείρει πολλές προκλήσεις για τις μεταφορές στην ΕΕ: αποκλεισμός οδηγών φορτηγών σε ζώνη συγκρούσεων, κλείσιμο του ρωσικού εναέριου χώρου, καταστροφή ουκρανικών μεταφορικών υποδομών, αποκοπή αλυσίδων εφοδιασμού και αυξητική πίεση στις τιμές του πετρελαίου.

Τα δύο αυτά γεγονότα δεν είναι οι πρώτες σημαντικές διαταραχές στο σύστημα μεταφορών της ΕΕ. Η έκρηξη του ισλανδικού ηφαιστείου Eyjafjallajökull στις 14 Μαρτίου 2010 και η κατάρρευση της σήραγγας Rastatt στις 12 Αυγούστου 2017 είχαν επίσης συστημικές επιπτώσεις στον τομέα των μεταφορών, τόσο των επιβατικών όσο και των εμπορευματικών.

Το σχέδιο έκτακτης ανάγκης για τις μεταφορές, το οποίο παρουσιάζεται στην παρούσα ανακοίνωση, προτείνει μια εργαλειοθήκη για την αντιμετώπιση κάθε είδους κρίσης στον τομέα των μεταφορών⁴. Ανταποκρίνεται στην έκκληση⁵ του Συμβουλίου προς την Επιτροπή να καταρτίσει

1 Το 2020 η εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη ανήλθε στο 45 % των επιπέδων του 2019, με επακόλουθη μείωση των επιβατών κατά ποσοστό άνω του 70 % (EUROCONTROL). Κατά τη διάρκεια ορισμένων μηνών του 2020 ο αριθμός των επιβατών που επιβιβάστηκαν και αποβιβάστηκαν σε λιμένες της ΕΕ μειώθηκε σχεδόν κατά το ήμισυ (κατά 45 %) σε σύγκριση με το 2019. Επίσης, υπήρξαν 42 % λιγότεροι επιβάτες σιδηροδρομικών μεταφορών (Eurostat). Ο συνολικός κύκλος εργασιών στον τομέα των υπηρεσιών μεταφορών μειώθηκε κατά 13 % μεταξύ του 2019 και του 2020.

2 Για τη βάση δεδομένων σχετικά με τα μέτρα, ανατρέξτε στη διεύθυνση: <https://covid-statistics.jrc.ec.europa.eu/RMeasures>.

3 The impact of COVID-19 on the Internal Market (Ο αντίκτυπος της COVID-19 στην εσωτερική αγορά), IPOL_STU(2021)658219_EN.

4 Παραδείγματα πιθανών κρίσεων είναι οι φυσικές καταστροφές, οι πανδημίες, οι τρομοκρατικές επιθέσεις, οι κυβερνοεπιθέσεις, τα λυτρισμικά, οι στρατιωτικές συγκρούσεις, οι καταρρεύσεις γεφυρών ή σιδηροδρόμων ή άλλες αστοχίες υποδομών και οι διακοπές ρεύματος.

5 Συμπεράσματα του Συμβουλίου ST 12391/20.

ευρωπαϊκό σχέδιο έκτακτης ανάγκης στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών για την αντιμετώπιση πανδημιών και άλλων σημαντικών κρίσεων. Επίσης, η στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα⁶ προέβλεπε ότι η Επιτροπή θα καταρτίσει σχέδιο έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση καταστάσεων κρίσης με σκοπό να διασφαλιστεί η συνέχιση των δραστηριοτήτων και να συντονιστούν τα μέτρα αντιμετώπισης στον τομέα των μεταφορών. Το σχέδιο έχει εκπονηθεί με βάση τα διδάγματα που αντλήθηκαν και τις πρωτοβουλίες που αναλήφθηκαν κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, όπως η ανακοίνωση για τις πράσινες λωρίδες⁷, οι κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τους ναυτικούς⁸ και η νομοθετική δέσμη σχετικά με την COVID-19 με την οποία θεσπίστηκαν προσωρινά μέτρα στον τομέα των μεταφορών⁹. Το σχέδιο είναι ένα από τα παραδοτέα βάσει του «Εμβληματικού τομέα 8 — Ενίσχυση της ενιαίας αγοράς» (δράση 58) της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα. Συμπληρώνει τη δράση 56 για την αξιολόγηση των επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19 στη συνδεσιμότητα των μεταφορών και τον ανταγωνισμό στην ενιαία αγορά και επικεντρώνεται στον τομέα των μεταφορών. Η Επιτροπή θα εξετάσει τα ευρύτερα ζητήματα της ελεύθερης κυκλοφορίας εμπορευμάτων, υπηρεσιών και προσώπων στην ενιαία αγορά της ΕΕ και της διαθεσιμότητας προϊόντων και υπηρεσιών στο πλαίσιο του επικείμενου μέσου έκτακτης ανάγκης για την ενιαία αγορά¹⁰.

Πολλά από τα εργαλεία και τις αρχές που προτείνονται στο παρόν σχέδιο έχουν ήδη αποδειχθεί χρήσιμα για την επίλυση των προβλημάτων που προκλήθηκαν από τη στρατιωτική επίθεση της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας. Μολονότι ορισμένα από τα προκαταρκτικά συμπεράσματα παρουσιάζονται παρακάτω, απαιτείται συνεχής επαναξιολόγηση των προκλήσεων που εκδηλώνονται. Ως εκ τούτου, η επόμενη ενότητα παρακάτω εστιάζει κυρίως στην αντίδραση της ΕΕ στην πανδημία COVID-19. Ακολουθεί μια ενότητα που αφορά το μέλλον σχετικά με την ετοιμότητα για την αντιμετώπιση κρίσεων, στην οποία προσδιορίζονται αρχές για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης στον τομέα των μεταφορών και παρουσιάζεται μια εργαλειοθήκη δράσεων.

2 ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΟΔΟΥΣ ΚΡΙΣΗΣ

Η ΕΕ ενέργησε γρήγορα για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκλήθηκαν από την COVID-19 και την αποκατάσταση της συνδεσιμότητας των μεταφορών. Η αντίδραση εστίασε στη διασφάλιση αδιάλειπτης ροής εμπορευμάτων και παροχής υπηρεσιών μεταφορών, χωρίς καθυστερήσεις. Ωστόσο, η πανδημία COVID-19 κατέδειξε επίσης το πώς η κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ της ΕΕ και των κρατών μελών σε σημαντικά ζητήματα, όπως η υγεία και ο έλεγχος των συνόρων, μπορεί να δημιουργήσει προκλήσεις όσον αφορά την παροχή ταχείας και συντονισμένης πολιτικής απάντησης.

2.1 Συντονισμός, παρακολούθηση και παροχή πληροφοριών

Το δίκτυο εθνικών σημείων επαφής για τις μεταφορές βελτίωσε τον συντονισμό στον τομέα των μεταφορών. Συγκροτήθηκε βάσει της ανακοίνωσης για τις πράσινες λωρίδες με σκοπό την αντιμετώπιση συγκεκριμένων ζητημάτων μεταφορών και τον συντονισμό του έχει αναλάβει η Επιτροπή. Το δίκτυο είχε καίριο αντίκτυπο στη διαχείριση της κρίσης και συμπληρώνει τον μηχανισμό

6 COM(2020) 789 final.

7 C(2020) 1897.

8 C(2020) 3100.

9 Κανονισμός (ΕΕ) 2020/698 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 2020, για τη θέσπιση ειδικών και προσωρινών μέτρων λόγω της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 και σχετικά με την ανανέωση ή επέκταση ορισμένων πιστοποιητικών, αδειών και εγκρίσεων και με την αναβολή ορισμένων περιοδικών ελέγχων και περιοδικής κατάρτισης σε ορισμένους τομείς της νομοθεσίας για τις μεταφορές (ΕΕ L 165 της 27.5.2020, σ. 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_el

ολοκληρωμένων ρυθμίσεων της ΕΕ για την πολιτική αντιμετώπιση κρίσεων, ο οποίος ενεργοποιήθηκε κατά την έναρξη της κρίσης τον Ιανουάριο του 2020.

Ωστόσο, η παροχή πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο ήταν δύσκολη. Ήταν απαραίτητο να υπάρχουν επίκαιρες πληροφορίες λόγω της διαρκώς μεταβαλλόμενης κατάστασης της πανδημίας, των απαιτήσεων και των κανόνων. Ο ιστότοπος Re-open EU¹¹ και η εφαρμογή για κινητά παρείχαν πληροφορίες σε φυσικά πρόσωπα και επιχειρήσεις σε ολόκληρη την ΕΕ. Η πύλη «Your Europe»¹² της Επιτροπής αποτέλεσε σημαντικό δίαυλο πληροφόρησης στον οποίο πραγματοποιήθηκαν 9,9 εκατομμύρια επισκέψεις τον Ιούλιο του 2021. Τα εν λόγω εργαλεία έχουν διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην αποκατάσταση των ασφαλών ταξιδιών και του ασφαλούς τουρισμού. Ταυτόχρονα, λόγω των συχνά μεταβαλλόμενων κανόνων και της ελλιπούς ροής πληροφοριών μεταξύ των εθνικών αρχών και της Επιτροπής, οι πληροφορίες σχετικά με ορισμένους κανόνες ήταν ενίοτε παρωχημένες¹³. Ο ιστότοπος βοήθησε τους επιβάτες, αλλά δεν περιλαμβάνει κανόνες για τους εργαζομένους στον τομέα των μεταφορών.

Ρωσική επίθεση κατά της Ουκρανίας: συντονισμός, παρακολούθηση και ανταλλαγή πληροφοριών

Το δίκτυο εθνικών σημείων επαφής για τις μεταφορές συγκροτήθηκε εκ νέου τις πρώτες ημέρες μετά τη στρατιωτική επίθεση της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας. Αποτέλεσε φόρουμ για τα κράτη μέλη, την Επιτροπή, άλλους οργανισμούς της ΕΕ, καθώς και εκπροσώπους της Ουκρανίας σε ορισμένες περιπτώσεις. Το δίκτυο συζήτησε και συντόνισε τη δράση για τη δημιουργία νέων οδών μεταφορών και αλυσίδων εφοδιασμού και για τη διατήρηση των υφιστάμενων οδών προς και από την Ουκρανία.

2.2 Απεγκλωβισμός των εμπορευματικών μεταφορών

Το σύστημα των πράσινων λωρίδων¹⁴ διατήρησε τη ροή της κυκλοφορίας στην ΕΕ και έδωσε στους εργαζομένους στον τομέα των μεταφορών τη δυνατότητα να διασχίζουν σύνορα χωρίς διακρίσεις. Η Επιτροπή κάλεσε τα κράτη μέλη να χαρακτηρίσουν τις διελεύσεις των εσωτερικών συνόρων του δικτύου ΔΕΔ-Μ ως «πράσινες λωρίδες» διέλευσης των συνόρων, στις οποίες εφαρμόζονται συγκεκριμένοι κανόνες. Η διέλευση από αυτές τις πράσινες λωρίδες θα πρέπει να διαρκεί λιγότερο από 15 λεπτά στα εσωτερικά χερσαία σύνορα και οι διελεύσεις αυτές θα πρέπει να είναι ανοικτές για όλα τα φορτηγά οχήματα που μεταφέρουν οποιοδήποτε είδος εμπορευμάτων.

Όπως αναγνώρισαν ευρέως οι ενδιαφερόμενοι¹⁵, οι πράσινες λωρίδες είχαν άμεσο αντίκτυπο στη διασφάλιση αδιάλειπτων υπηρεσιών μεταφορών και στον περιορισμό των διαταραχών των αλυσίδων εφοδιασμού. Με αυτόν τον τρόπο, μειώθηκαν οι οικονομικές επιπτώσεις των περιορισμών λόγω της COVID-19 στις εταιρείες μεταφορών και στηρίχθηκε η οικονομική ανάκαμψη της ΕΕ. Οι λωρίδες διαφύλαξαν επίσης την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών χάρη στους κανόνες σχετικά με τις εγκαταστάσεις υγιεινής και ανάπαυσης. Το μέτρο ήταν επιτυχημένο: η καθημερινή παρακολούθηση —που αναπτύχθηκε από τον Οργανισμό της ΕΕ για το διαστημικό

11 Ο ιστότοπος Re-open EU παρέχει πληροφορίες για την COVID-19 όσον αφορά τα ταξιδιωτικά και υγειονομικά μέτρα στις χώρες της ΕΕ και του χώρου Σένγκεν (Ισλανδία, Λιχτενστάιν, Νορβηγία και Ελβετία). Οι πληροφορίες επικαιροποιούνται συχνά και διατίθενται σε 24 γλώσσες.

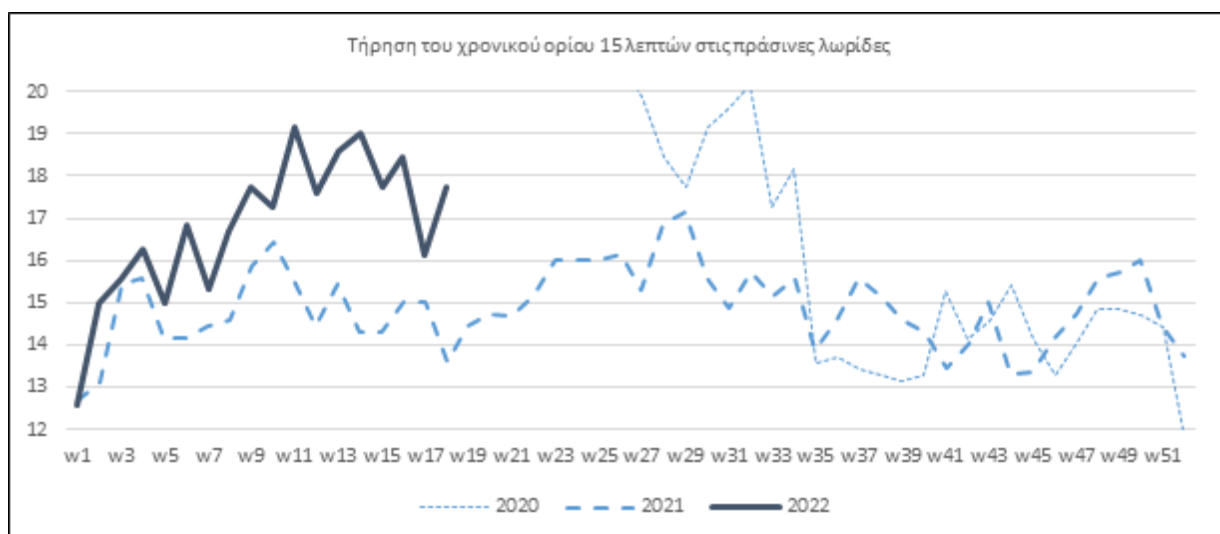
12 https://europa.eu/youreurope/index_el.htm

13 Αξιολόγηση του ιστοτόπου Re-Open.eu από το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, Special Report 15/2021: Air passenger rights during the COVID-19 pandemic: Key rights not protected despite Commission efforts (Ειδική έκθεση αριθ. 15/2021: Δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19: Παρά τις προσπάθειες της Επιτροπής, βασικά δικαιώματα δεν προστατεύονται).

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

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

πρόγραμμα— κατέδειξε ότι ο μέσος χρόνος αναμονής στα συνοριακά σημεία διέλευσης εντός του χώρου Σένγκεν παρέμεινε κάτω από το όριο των 15 λεπτών¹⁶.



Πίνακας 1: Μέσος χρόνος διέλευσης των συνόρων σε λεπτά (σε όλα τα συνοριακά σημεία διέλευσης της ΕΕ) και σχετική γραμμική τάση μεταξύ Ιουνίου 2020 και Μαΐου 2022 — σε εβδομαδιαία βάση.

Επίσης, η ΕΕ έλαβε συγκεκριμένα μέτρα για να διασφαλίσει ότι η νομοθεσία θα μπορούσε να τροποποιηθεί ή να ερμηνευθεί με τρόπο που διατηρεί τη συνδεσιμότητα των μεταφορών κατά τη διάρκεια της κρίσης. Ορισμένες εταιρείες μεταφορών δεν ήταν σε θέση να ολοκληρώσουν τις αναγκαίες διαδικασίες για να συμμορφωθούν με τους κανόνες της ΕΕ σχετικά με την ανανέωση ή την επέκταση πιστοποιητικών (π.χ. πιστοποιητικών ασφάλειας), αδειών (π.χ. αδειών οδήγησης) ή εγκρίσεων. Λόγω των μέτρων απαγόρευσης της κυκλοφορίας, τα κράτη μέλη δεν μπορούσαν να διασφαλίσουν ότι οι σχετικές εξετάσεις, επιθεωρήσεις ή η σχετική κατάρτιση που απαιτούνται βάσει των κανόνων της ΕΕ για τις μεταφορές θα διεξάγονταν εντός των εφαρμοστέων προθεσμιών. Με την έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) 2020/698¹⁷ (Omnibus I) και του κανονισμού (ΕΕ) 2021/267¹⁸ (Omnibus II), η ΕΕ παρέτεινε τις προθεσμίες που ορίζονται στη σχετική νομοθεσία της ΕΕ για τις μεταφορές όσον αφορά την κατάρτιση, τις επιθεωρήσεις και την έκδοση πιστοποιητικών, αδειών και εγκρίσεων. Τα εν λόγω μέτρα, τα οποία έλαβαν προσεκτικά υπόψη την ασφάλεια των μεταφορών, επικροτήθηκαν ευρέως από τα ενδιαφερόμενα μέρη¹⁹ και διασφάλισαν ότι οι εταιρείες μεταφορών και οι ενδιαφερόμενοι ιδιώτες μπορούν να συνεχίσουν τις δραστηριότητές τους.

16 Ο ημερήσιος μέσος χρόνος διέλευσης των συνόρων ήταν 15,5 λεπτά σε όλα τα συνοριακά σημεία διέλευσης της ΕΕ κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ από τις 3 Ιουνίου 2020 (όταν άρχισε η παρακολούθηση) έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2021, με τυπική απόκλιση 2,8 λεπτών. Τα ίδια αριθμητικά στοιχεία για το 2021 ήταν 15,1 και 2 λεπτά αντίστοιχα.

17 Κανονισμός (ΕΕ) 2020/698 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 2020, για τη θέσπιση ειδικών και προσωρινών μέτρων λόγω της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 και σχετικά με την ανανέωση ή επέκταση ορισμένων πιστοποιητικών, αδειών και εγκρίσεων και με την αναβολή ορισμένων περιοδικών ελέγχων και περιοδικής κατάρτισης σε ορισμένους τομείς της νομοθεσίας για τις μεταφορές (ΕΕ L 165 της 27.5.2020, σ. 10).

18 Κανονισμός (ΕΕ) 2021/267 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2021, για τη θέσπιση ειδικών και προσωρινών μέτρων λόγω της συνεχιζόμενης κρίσης της νόσου COVID-19 σχετικά με την ανανέωση ή παράταση ορισμένων πιστοποιητικών, αδειών και εγκρίσεων, την αναβολή ορισμένων περιοδικών ελέγχων και περιοδικής κατάρτισης σε ορισμένους τομείς της νομοθεσίας για τις μεταφορές και την παράταση ορισμένων περιόδων που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2020/698 (ΕΕ L 60 της 22.2.2021, σ. 1).

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

2.3 Συντονισμός των ταξιδιωτικών μέτρων για τους επιβάτες και τους εργαζομένους στον τομέα των μεταφορών

Από την έναρξη της πανδημίας, η Επιτροπή προώθησε μια συντονισμένη προσέγγιση όσον αφορά τους περιορισμούς της ελεύθερης κυκλοφορίας στην ΕΕ, η οποία κατέστη αναγκαία λόγω της πανδημίας. Για να αποφευχθεί η διατάραξη των μεταφορών, με τη σύσταση 2020/1475 του Συμβουλίου²⁰ και τις μεταγενέστερες αναθεωρήσεις της επιβεβαιώθηκε ότι οι εργαζόμενοι στον τομέα των μεταφορών δεν υποχρεούνται, καταρχήν, να υποβάλλονται σε διαγνωστικό έλεγχο ή καραντίνα και, εάν απαιτείται διαγνωστικός έλεγχος, μπορούν να χρησιμοποιούνται ταχείς διαγνωστικοί έλεγχοι αντιγόνων. Η σύσταση 2022/107²¹ του Συμβουλίου που τη διαδέχθηκε προβλέπει ότι οι εργαζόμενοι στον τομέα των μεταφορών δεν θα πρέπει να υποχρεούνται να διαθέτουν Ψηφιακό Πιστοποιητικό COVID της ΕΕ.

Για την αντιμετώπιση της κρίσης στην Ουκρανία, η Επιτροπή επιβεβαίωσε ότι οι εργαζόμενοι στον τομέα των μεταφορών είναι ζωτικής σημασίας για τις αλυσίδες εφοδιασμού στην ανακοίνωσή της σχετικά με επιχειρησιακές κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση των εξωτερικών συνόρων με σκοπό τη διευκόλυνση της διέλευσης των συνόρων ΕΕ–Ουκρανίας²². Η Επιτροπή πρότεινε επίσης να απλουστευθούν οι διαδικασίες διέλευσης των συνόρων για τους εργαζομένους στον τομέα των μεταφορών που εργάζονται στην Ουκρανία.

Ψηφιακό Πιστοποιητικό COVID της ΕΕ και ψηφιακό έντυπο εντοπισμού επιβατών της ΕΕ

Το ασφαλές και διαλειτουργικό Ψηφιακό Πιστοποιητικό COVID²³ της ΕΕ και άλλα υγειονομικά πρωτόκολλα, τα οποία αναπτύχθηκαν από την Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων με τους αρμόδιους οργανισμούς μεταφορών, έχουν διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στην επανέναρξη—όπου είναι δυνατόν—των ασφαλών ταξιδιών σε ολόκληρη την ΕΕ. Το Ψηφιακό Πιστοποιητικό COVID της ΕΕ και οι προσπάθειες για την καθιέρωση μιας συντονισμένης προσέγγισης σε σχέση με τα ταξίδια σε επίπεδο ΕΕ έτυχαν θερμής υποδοχής από τις ενώσεις στους τομείς των ταξιδιών και του τουρισμού ως σημαντικό εργαλείο που επιτρέπει και ενθαρρύνει τους πολίτες να ταξιδεύουν, παρέχοντας την αναγκαία προβλεψιμότητα. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι πολίτες δεν θα στερηθούν αυτόν τον αποτελεσματικό και με σεβασμό στην ιδιωτική ζωή τρόπο απόδειξης του καθεστώτος τους σε σχέση με την COVID-19, σε περίπτωση που θα συνεχιστεί η εφαρμογή ορισμένων περιορισμών στην ελεύθερη κυκλοφορία για λόγους δημόσιας υγείας μετά τις 30 Ιουνίου 2022, η Επιτροπή πρότεινε να παραταθεί η νομική βάση του Ψηφιακού Πιστοποιητικού COVID της ΕΕ έως τις 30 Ιουνίου 2023.

20 Σύσταση του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2020, σχετικά με την εφαρμογή συντονισμένης προσέγγισης όσον αφορά τον περιορισμό της ελεύθερης κυκλοφορίας για την αντιμετώπιση της πανδημίας COVID-19 (ΕΕ L 337 της 14.10.2020, σ. 3).

21 Σύσταση (ΕΕ) 2022/107 του Συμβουλίου, της 25ης Ιανουαρίου 2022, σχετικά με την εφαρμογή συντονισμένης προσέγγισης για τη διευκόλυνση της ασφαλούς ελεύθερης κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, και την αντικατάσταση της σύστασης (ΕΕ) 2020/1475 (διατίθεται στη διεύθυνση: <http://data.europa.eu/eli/reco/2022/107/oj>)

22 C(2022) 1404 final

23 Ο κανονισμός (ΕΕ) 2021/953 σχετικά με πλαίσιο για την έκδοση, την επαλήθευση και την αποδοχή διαλειτουργικών πιστοποιητικών εμβολιασμού κατά της COVID-19, διαγνωστικού της ελέγχου και ανάρρωσης από αυτή (Ψηφιακό Πιστοποιητικό COVID της ΕΕ) με σκοπό να διευκολυνθεί η ελεύθερη κυκλοφορία κατά τη διάρκεια της πανδημίας της COVID-19 εκδόθηκε από το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

Ωστόσο, αρκετά κράτη μέλη θέσπισαν τη χρήση εντύπων εντοπισμού επιβατών και άλλων δηλώσεων (π.χ. υγειονομικών δηλώσεων, δηλώσεων εισόδου στο έδαφος) με μη συντονισμένο τρόπο. Τα εν λόγω έγγραφα είναι σε διαφορετική μορφή, ενώ ορισμένα είναι μόνο έντυπα. Το γεγονός αυτό δημιούργησε περιττή ταλαιπωρία και σύγχυση για τους ταξιδιώτες, οι οποίες θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί με τον κατάλληλο συντονισμό.

Κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, οι κοινές προσπάθειες της ΕΕ και των κρατών μελών έδωσαν σε 650 000 πολίτες της ΕΕ τη δυνατότητα να επιστρέψουν στην πατρίδα τους με ασφάλεια. Περισσότερα από 100 000 άτομα, 90 060 από τα οποία ήταν πολίτες της ΕΕ, επαναπατρίστηκαν μέσω του μηχανισμού πολιτικής προστασίας της ΕΕ. Η πανδημία COVID-19 επηρέασε επίσης σημαντικά τους εργαζομένους στον τομέα των μεταφορών. Οι εργαζόμενοι αυτοί βρίσκονται στην πρώτη γραμμή της κρίσης και έχουν υποστεί περιορισμούς κατά την κυκλοφορία τους εντός της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των αυξημένων χρόνων αναμονής στα σύνορα και των περιορισμένων καταλυμάτων και εγκαταστάσεων ανάπαυσης. Οι ναυτικοί έχουν πληγεί ιδιαίτερα και έχουν στερηθεί τη δυνατότητα να επιστρέψουν στην πατρίδα τους για αρκετούς μήνες λόγω των περιορισμών και της περιορισμένης συνδεσιμότητας των μεταφορών. Η Επιτροπή παρείχε καθοδήγηση στα κράτη μέλη σχετικά με τα ταξίδια εντός της ΕΕ²⁴, επισημαίνοντας την ανάγκη να κατοχυρωθούν διάδρομοι ασφαλούς διέλευσης. Η Επιτροπή υποστήριξε επίσης τους ναυτικούς προτείνοντας ορισμένες ρυθμίσεις για την υγεία, τον επαναπατρισμό και τις μετακινήσεις²⁵. Κάλυψε τα κράτη μέλη να δημιουργήσουν ένα δίκτυο ασφαλών λιμένων όπου θα είναι δυνατή η αλλαγή πληρωμάτων χωρίς περιορισμούς. Η Επιτροπή χαλάρωσε επίσης τις απαιτήσεις θεώρησης και θέσπισε εξαιρέσεις από τις υποχρεώσεις καραντίνας, μεταξύ άλλων για ναυτικούς τρίτων χωρών.

COVID-19 και δικαιώματα επιβατών

Η Επιτροπή παρείχε έγκαιρη καθοδήγηση για την εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ για τα δικαιώματα των επιβατών όσον αφορά την COVID-19²⁶. Εξέδωσε σύσταση σχετικά με τα κουπόνια που προσφέρονται σε επιβάτες και ταξιδιώτες ως εναλλακτική δυνατότητα αντί της επιστροφής χρημάτων για ματαιωθείσες υπηρεσίες ταξιδιών και μεταφορών. Επισήμανε επίσης τον τρόπο με τον οποίο τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να στηρίζουν τη χρηματοοικονομική ρευστότητα των εταιρειών μεταφορών²⁷. Τον Δεκέμβριο του 2020 η Επιτροπή ειδοποίησε το δίκτυο συνεργασίας για την προστασία των καταναλωτών σχετικά με τις πολιτικές ακύρωσης και επιστροφής χρημάτων διαφόρων αεροπορικών εταιρειών. Η εν λόγω ειδοποίηση οδήγησε σε συζητήσεις μεταξύ της Επιτροπής, των εθνικών αρχών προστασίας των καταναλωτών και 16 μεγάλων αεροπορικών εταιρειών. Ως αποτέλεσμα, αυτές οι αεροπορικές εταιρείες δεσμεύτηκαν να παρέχουν καλύτερη πληροφόρηση και έγκαιρη επιστροφή χρημάτων στους επιβάτες για ματαιωθείσες πτήσεις²⁸.

24 C(2020) 1897 final.

25 C(2020) 119/01.

26 Ερμηνευτικές κατευθυντήριες γραμμές της 18ης Μαρτίου 2020, τις οποίες ακολούθησε σύσταση σχετικά με τα κουπόνια στις 13 Μαΐου 2020.

27 Σύσταση (ΕΕ) 2020/648 της Επιτροπής, της 13ης Μαΐου 2020, σχετικά με τα κουπόνια που προσφέρονται σε επιβάτες και ταξιδιώτες ως εναλλακτική δυνατότητα αντί της επιστροφής εξόδων για ματαιωθείσες υπηρεσίες οργανωμένων ταξιδιών και μεταφορών στο πλαίσιο της πανδημίας COVID-19 (C/2020/3125) (ΕΕ L 151 της 14.5.2020, σ. 10).

28 Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με συγκεκριμένες δεσμεύσεις των αεροπορικών εταιρειών: https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/air-travel_el

Η Επιτροπή ζήτησε από τα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν την πλατφόρμα EU Pilot για την παροχή πληροφοριών σχετικά με την εφαρμογή, την παρακολούθηση και την επιβολή της νομοθεσίας της ΕΕ για τα δικαιώματα των επιβατών κατά τη διάρκεια της κρίσης της COVID-19. Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στις εταιρείες μεταφορών και στο αν παρέχουν στους επιβάτες τη δυνατότητα επιλογής μεταξύ επιστροφής χρημάτων ή κουπονιών. Η Επιτροπή κίνησε διαδικασίες επί παραβάσει κατά κρατών μελών που είχαν θεσπίσει κανόνες που παραβιάζουν τη νομοθεσία της ΕΕ για τα δικαιώματα των επιβατών. Αυτές είχαν ως αποτέλεσμα την απόσυρση αυτών των ασύμβατων εθνικών κανόνων.

2.4 Διατήρηση της συνδεσιμότητας των μεταφορών

Η ΕΕ παρείχε επίσης κανονιστικές ελαφρύνσεις σε εταιρείες μεταφορών μέσω των νομοθετικών τροποποιήσεών της. Εάν ένας αερομεταφορέας δεν μπορεί πια να εκπληρώσει τις οικονομικές του υποχρεώσεις για περίοδο 12 μηνών, οι αρχές αδειοδότησης των κρατών μελών έχουν τη δυνατότητα να μην αναστείλουν ή ανακαλέσουν την άδειά του. Με τις νομοθετικές πράξεις θεσπίστηκαν μέτρα για τη στήριξη των αερολιμένων και των εταιρειών επίγειας εξυπηρέτησης, ειδικότερα μέσω της παροχής σε αερολιμένες της δυνατότητας να αναθέτουν συμβάσεις επίγειας εξυπηρέτησης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, εάν μια εταιρεία παύσει τις δραστηριότητές της εξαιτίας της κρίσης της COVID-19²⁹.

Τροποποιήσεις στους κανονισμούς για τον διαθέσιμο χρόνο χρήσης (slots)³⁰

Η ΕΕ εξέδωσε γρήγορα νομοθετικές τροποποιήσεις που επιτρέπουν στους αερομεταφορείς να διατηρούν τον οικείο διαθέσιμο χρόνο χρήσης (slots) κατά την επόμενη αντίστοιχη περίοδο προγραμματισμού, ακόμη και όταν δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν το ελάχιστο ποσοστό της τάξης του 80 % των διαθέσιμων χρόνων χρήσης, όπως συνήθως απαιτείται. Οι εν λόγω τροποποιήσεις αποσκοπούν στην παροχή οικονομικής διευκόλυνσης στις αεροπορικές εταιρείες και στην αποφυγή της υποχρέωσης εκτέλεσης πτήσεων απλώς και μόνο για τη διατήρηση του διαθέσιμου χρόνου χρήσης. Διασφαλίζουν επίσης ότι η χωρητικότητα του αερολιμένα χρησιμοποιείται ανταγωνιστικά προς όφελος των καταναλωτών και της συνδεσιμότητας.

Η νομοθετική διευκόλυνση στον ναυτιλιακό τομέα έδωσε στον φορέα διαχείρισης ενός λιμένα ή στην αρμόδια αρχή τη δυνατότητα να απαλλάσσει από την καταβολή τελών λιμενικών υποδομών, να μειώνει ή να αναβάλλει την καταβολή τελών λιμενικών υποδομών³¹. Στον σιδηροδρομικό τομέα, θεσπίστηκαν προσωρινοί κανόνες προς όφελος των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων οι οποίοι, για παράδειγμα, παρέχουν στους διαχειριστές υποδομής τη δυνατότητα να καθορίζουν τέλη πρόσβασης κάτω από το λειτουργικό κόστος³². Η μεταφορά στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογή ορισμένων κανόνων της ΕΕ

29 Κανονισμός (ΕΕ) 2020/696 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα, λόγω της πανδημίας COVID-19 (ΕΕ L 165 της 27.5.2020, σ. 1).

30 Κανονισμός (ΕΕ) 2020/459 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαρτίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 99 της 31.3.2020, σ. 1). Κανονισμός (ΕΕ) 2021/250 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2021, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου όσον αφορά την προσωρινή απαλλαγή από τους κανόνες χρησιμοποίησης του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους αερολιμένες της Ένωσης λόγω της κρίσης της COVID-19 (ΕΕ L 58 της 19.2.2021, σ. 1).

31 Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2017, για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων (ΕΕ L 57 της 3.3.2017, σ. 1).

32 Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1429 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Οκτωβρίου 2020, σχετικά με τη θέσπιση μέτρων για μια βιώσιμη σιδηροδρομική αγορά στο πλαίσιο της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 (ΕΕ L 333 της 12.10.2020, σ. 1).

αναβλήθηκε για να μειωθεί η επιβάρυνση των κρατών μελών, ώστε να μπορέσουν να επικεντρωθούν στην καταπολέμηση της διασποράς του ιού³³.

Οι κανόνες της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις έδωσαν στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να παρέχουν προσωρινή διευκόλυνση έκτακτης ανάγκης για την αντιστάθμιση αιφνίδιων απωλειών ρευστότητας ή την παροχή αποζημιώσεων που συνδέονται άμεσα με την COVID-19. Στις 19 Μαρτίου 2020, η Επιτροπή εξέδωσε προσωρινό πλαίσιο για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης³⁴ με σκοπό να στηριχθεί η οικονομία κατά τη διάρκεια της κρίσης της COVID-19. Σε αυτό καθορίστηκαν οι όροι των κρατικών ενισχύσεων για την ανακούφιση κάθε σοβαρής διατάραξης της οικονομίας ενός κράτους μέλους. Το προσωρινό πλαίσιο εφαρμόζεται σε όλους σχεδόν τους τομείς και τις εταιρείες, συμπεριλαμβανομένων των εταιρειών μεταφορών, τις οποίες αναγνωρίζει ως έναν από τους τομείς που πλήττονται περισσότερο. Αποσκοπεί στη μείωση των ελλείψεων ρευστότητας των επιχειρήσεων, επιτρέποντας, για παράδειγμα, άμεσες επιχορηγήσεις, φορολογικά πλεονεκτήματα, κρατικές εγγυήσεις για δάνεια, επιδοτούμενα δημόσια δάνεια και ανακεφαλαιοποίηση.

Η Επιτροπή διευκρίνισε επίσης τον τρόπο ερμηνείας των βασικών κανόνων της ΕΕ για τις μεταφορές, τις κρατικές ενισχύσεις και τις δημόσιες συμβάσεις σε καταστάσεις κρίσης, εκδίδοντας κατευθυντήριες γραμμές για τα κράτη μέλη. Αυτό έδωσε στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να τροποποιήσουν υφιστάμενες συμβάσεις υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για χερσαίες³⁵, αεροπορικές³⁶ και θαλάσσιες μεταφορές³⁷ σύμφωνα με τις ανάγκες που δημιούργησε η κρίση της COVID-19. Η Επιτροπή εξέδωσε επίσης κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη διαδικασία κατεπείγουσας ανάθεσης νέων συμβάσεων υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ώστε να μπορεί να διατηρηθεί η βασική συνδεσιμότητα των μεταφορών σε περίπτωση που δεν είναι δυνατή η παροχή εμπορικών υπηρεσιών λόγω της κρίσης. Τα εν λόγω νομοθετικά μέτρα είναι προσωρινά και περιορίζονται στη διάρκεια της κρίσης της COVID-19. Η ταχεία έκδοσή τους αποδεικνύει ότι η Επιτροπή, το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο είναι σε θέση να αντιδρούν αποτελεσματικά σε τέτοιες κρίσεις.

Τα κράτη μέλη μπορούν να ορίσουν νέες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ειδικότερα όταν υπάρχει κίνδυνος αιφνίδιας απώλειας συνδεσιμότητας. Η Επιτροπή παρείχε καθοδήγηση σχετικά με την αντιστάθμιση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19³⁸ και έχει πραγματοποιήσει σειρά διμερών συζητήσεων με τα κράτη μέλη.

2.5 Παροχή στοχευμένης χρηματοδότησης για βασικές μεταφορές

Στο πλαίσιο των 2,7 δισ. EUR που διατέθηκαν βάσει του μέσου στήριξης έκτακτης ανάγκης (στο εξής: ESI) για να βοηθήσουν τα κράτη μέλη να αντιμετωπίσουν την κρίση της COVID-19, η ευελιξία του ESI κατέστησε δυνατή την ταχεία διάθεση 220 εκατ. EUR για δράσεις που σχετίζονται με τις μεταφορές. Στη συνέχεια, η στήριξη αυτή διαρθρώθηκε ως «δέσμη μέτρων για την κινητικότητα» του ESI, η οποία, όταν παρουσιάστηκε στις 19 Ιουνίου 2020, παρείχε στα κράτη μέλη στήριξη με βάση τις ανάγκες τους, για τη μεταφορά εμπορευμάτων που σχετίζονταν με την κρίση της COVID-19, για τη

33 Βλ., για παράδειγμα, οδηγία (ΕΕ) 2020/700 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 2020, για την τροποποίηση των οδηγιών (ΕΕ) 2016/797 και (ΕΕ) 2016/798 όσον αφορά την παράταση των περιόδων μεταφοράς τους στο εθνικό δίκαιο (ΕΕ L 165 της 27.5.2020, σ. 27).

34 ΕΕ C 91I της 20.3.2020, σ. 1. Το προσωρινό πλαίσιο τροποποιήθηκε αρκετές φορές.

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

μεταφορά ασθενών, καθώς και ιατρικών ομάδων. Υποστηρίχθηκαν περισσότερες από 2 000 μεταφορές συνολικά μέσω αέρα, ξηράς ή θάλασσας για τη μεταφορά ιατρικού εξοπλισμού, ιατρικών ομάδων και ασθενών. Συνολικά, οι εμπορευματικές μεταφορές χρηματοδοτήθηκαν με περισσότερα από 164 εκατ. EUR. Πάνω από 9 εκατ. EUR έχουν επίσης διατεθεί μέχρι στιγμής στα κράτη μέλη για τη μεταφορά ιατρικών ομάδων και τη διακομιδή ασθενών, στηρίζοντας τη μεταφορά περισσότερων από 450 εργαζομένων στον τομέα της υγείας και περίπου 350 ασθενών. Ο αριθμός των κρατών μελών που ωφελήθηκαν από τη δέσμη μέτρων για την κινητικότητα του ESI είναι 21.

Αντίδραση της ΕΕ στη στρατιωτική επίθεση της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας

Στις 24 Φεβρουαρίου 2022, η Ρωσία πραγματοποίησε στρατιωτική εισβολή πλήρους κλίμακας στην Ουκρανία. Κατά τις πρώτες εβδομάδες της σύγκρουσης, περισσότεροι από 3,9 εκατομμύρια άνθρωποι διέφυγαν από την Ουκρανία στην ΕΕ. Η ΕΕ χορήγησε μακροοικονομική χρηματοδοτική συνδρομή ύψους 1,2 δισ. EUR στην Ουκρανία, εκ των οποίων 600 εκατ. EUR εκταμιεύθηκαν υπό μορφή προνομιακών δανείων τον Μάρτιο και η δεύτερη δόση των 600 εκατ. EUR δεν έχει ακόμη εκταμιευθεί. Επιπλέον, στις 7 Απριλίου μεταφέρθηκε στον προϋπολογισμό της Ουκρανίας στήριξη έκτακτης ανάγκης υπό μορφή επιχορηγήσεων ύψους 120 εκατ. EUR, για τη στήριξη της κάλυψης βασικών δημόσιων δαπανών. Η ΕΕ αναπροσαρμόζει επί του παρόντος τα εν εξελίξει έργα (μεταξύ 100-200 εκατ. EUR), ώστε να προσφέρει βοήθεια έκτακτης ανάγκης και να καλύψει πειστικές ανάγκες του πληθυσμού και των αρχών. Η Επιτροπή ενέκρινε επίσης νέα δέσμη μέτρων έκτακτης ανάγκης ύψους 330 εκατ. EUR. Η ΕΕ έχει λάβει διάφορα μέτρα για να επιβάλει κυρώσεις στη Ρωσία και να βοηθήσει την Ουκρανία. Τα μέτρα που σχετίζονται με τις μεταφορές περιλαμβάνουν τα εξής:

(-) Η ΕΕ συνέστησε να μην εκτελούνται εμπορικές πτήσεις πάνω από ολόκληρο τον εναέριο χώρο της Ουκρανίας, της Λευκορωσίας και τμημάτων της Ρωσίας σε ενημερωτικό δελτίο ζωνών συγκρούσεων που εξέδωσε ο Οργανισμός της ΕΕ για την Ασφάλεια της Αεροπορίας. Η εν λόγω σύσταση επεκτάθηκε γρήγορα ώστε να συμπεριλάβει τον εναέριο χώρο της Μολδαβίας.

(-) Η ΕΕ έκλεισε τον εναέριο χώρο της σε ρωσικούς αερομεταφορείς και ρωσικές εταιρείες³⁹.

(-) Στις 9 Μαρτίου η ΕΕ εξέδωσε απαγόρευση για τις εξής δραστηριότητες:

i) πώληση, προμήθεια, μίσθωση, μεταβίβαση και εξαγωγή, άμεσα ή έμμεσα, όλων των αεροναυτικών εμπορευμάτων και τεχνολογιών (αεροσκαφών, διαστημικών οχημάτων και των εξαρτημάτων τους)

ii) παροχή υπηρεσιών ασφάλισης και αντασφάλισης, άμεσα ή έμμεσα, για οποιοδήποτε από αυτά τα αεροναυτικά εμπορεύματα και τεχνολογίες

iii) παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης των εν λόγω αεροναυτικών προϊόντων.

(-) Η ΕΕ πρόσθεσε τις ρωσικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στον κατάλογο των φορέων που υπόκεινται σε οικονομικές κυρώσεις. Φυσικά πρόσωπα που συνδέονται με τις ρωσικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τις θυγατρικές τους προστέθηκαν στον κατάλογο των προσώπων που υπόκεινται στα περιοριστικά μέτρα της ΕΕ.

(-) Η ΕΕ θέσπισε κυρώσεις για τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα και τον ραδιοεξοπλισμό με τις οποίες απαγορεύονται τα εξής:

³⁹ Η Ρωσία και η Λευκορωσία έκλεισαν αμφότερες τους εναέριους χώρους τους στις πτήσεις της ΕΕ. Τα αεροσκάφη με σημαία ΕΕ άλλαξαν σημαία και ανασφαλίστηκαν στη Ρωσία κατά παράβαση του διεθνούς δικαίου.

i) πώληση, προμήθεια, μεταβίβαση ή εξαγωγή των προϊόντων αυτών σε οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, οντότητα ή οργανισμό στη Ρωσία, για χρήση στη Ρωσία ή για εγκατάσταση σε πλοίο με ρωσική σημαία·

ii) παροχή τεχνικής συνδρομής, υπηρεσιών μεσιτείας ή άλλων υπηρεσιών, καθώς και χρηματοδότησης και χρηματοδοτικής συνδρομής σε σχέση με αυτά τα προϊόντα.

(-) Η ΕΕ ενέκρινε περαιτέρω κυρώσεις στις 8 Απριλίου, απαγορεύοντας σε πλοία με ρωσική σημαία (συμπεριλαμβανομένων των θαλαμηγών) να καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ και απαγορεύοντας σε επιχειρήσεις οδικών μεταφορών που είναι εγκατεστημένες στη Ρωσία και τη Λευκορωσία να μεταφέρουν εμπορεύματα οδικώς εντός του εδάφους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(-) Κατόπιν αιτήματος της Ουκρανίας, η ΕΕ ενεργοποίησε τον μηχανισμό πολιτικής προστασίας της ΕΕ, παρέχοντας στήριξη σχετική με τις συνέπειες της ρωσικής στρατιωτικής επίθεσης. Χιλιάδες τόνοι βοήθειας από όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ απεστάλησαν στην Ουκρανία μέσω κόμβων εφοδιαστικής του μηχανισμού πολιτικής προστασίας της Ένωσης στην Πολωνία, τη Ρουμανία και τη Σλοβακία. Γειτονικές χώρες ζήτησαν επίσης βοήθεια μέσω του μηχανισμού πολιτικής προστασίας της Ένωσης σχετικά με την εισροή μεταναστών. Εκτός από την Ουκρανία, ο μηχανισμός πολιτικής προστασίας της Ένωσης χρησιμοποιείται επίσης για την παροχή διαφόρων μορφών κρίσιμης στήριξης στη Μολδαβία, την Πολωνία, τη Σλοβακία και την Τσεχική Δημοκρατία, οι οποίες αποτελούν όλες σημαντικές χώρες προορισμού των προσφύγων που προσπαθούν να ξεφύγουν από τη σύγκρουση. Ο μηχανισμός πολιτικής προστασίας της Ένωσης συνέβαλε επίσης καθοριστικά στη διευκόλυνση του επαναπατρισμού πολιτών της ΕΕ, όταν αυτό ήταν δυνατόν. Δημιουργήθηκαν κόμβοι εφοδιαστικής ειδών βασικής ανάγκης υπό την ευθύνη των τοπικών αρχών στην Πολωνία, τη Σλοβακία και τη Ρουμανία, οι οποίοι χρηματοδοτήθηκαν πλήρως από τον μηχανισμό πολιτικής προστασίας της Ένωσης.

(-) Ενεργοποίηση της οδηγίας για την προσωρινή προστασία⁴⁰ Ουκρανών και μη Ουκρανών, εάν δεν μπορούν να επιστρέψουν με ασφάλεια στην Ουκρανία.

(-) Επιχειρησιακές κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση των εξωτερικών συνόρων με σκοπό τη διευκόλυνση της διέλευσης των συνόρων ΕΕ-Ουκρανίας. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές περιλαμβάνουν τους εργαζομένους στον τομέα των μεταφορών⁴¹.

(-) Παροχή βοήθειας σε αποκλεισμένους οδηγούς φορτηγών της ΕΕ για να επιστρέψουν στην πατρίδα τους από την Ουκρανία, τη Ρωσία και τη Λευκορωσία, με την απλούστευση των διαδικασιών για αυτούς.

(-) Αναστολή όλων των δραστηριοτήτων μεταφορών και εφοδιαστικής της εταιρικής σχέσης της Βόρειας Διάστασης στις οποίες συμμετέχουν η Ρωσία και η Λευκορωσία.

(-) Ορισμένα κράτη μέλη παρείχαν δωρεάν δημόσιες συγκοινωνίες σε Ουκρανούς. Επίσης, πολλές εταιρείες μεταφορών της ΕΕ έλαβαν μέτρα, όπως δωρεάν αεροπορικά ή σιδηροδρομικά εισιτήρια, ή εισιτήρια λεωφορείων, για να βοηθήσουν την Ουκρανία και τον λαό της· ή για την παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας.

40 Αυτή η νομοθετική πράξη ήταν η απάντηση της ΕΕ το 2001 στην εισροή εκτοπισθέντων μετά τη σύγκρουση στην πρώην Γιουγκοσλαβία. Δεν είχε ενεργοποιηθεί ποτέ έως τις 3 Μαρτίου 2022. Έως τις 7 Απριλίου 2022 έχουν καταχωριστεί περισσότερα από 1,6 εκατομμύρια άτομα.

41 C(2022) 1404 final.

(-) Τα κράτη μέλη που συνορεύουν με την Ουκρανία δημιούργησαν εγκαταστάσεις υποδοχής / κόμβους μεταφορών.

(-) Η Επιτροπή ενεργοποίησε το δίκτυο εθνικών σημείων επαφής για τις μεταφορές.

(-) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε ένα σχέδιο (RePower EU) για να απεξαρτηθεί η Ευρώπη από τα ρωσικά ορυκτά καύσιμα πολύ πριν από το 2030, ξεκινώντας από το φυσικό αέριο, υπό το πρίσμα της εισβολής της Ρωσίας στην Ουκρανία⁴².

(-) Στο πλαίσιο της στήριξης της ΕΕ προς την Ουκρανία έναντι της στρατιωτικής επίθεσης της Ρωσίας, η Επιτροπή δημιούργησε στις 12 Μαΐου λωρίδες αλληλεγγύης⁴³, οι οποίες συνίστανται σε σειρά δράσεων που θα βοηθήσουν την Ουκρανία να εξάγει τα γεωργικά της προϊόντα. Μετά την εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία και τον αποκλεισμό των ουκρανικών λιμένων, πρέπει να βρεθούν εναλλακτικές οδοί εφοδιαστικής για να φθάσουν τα σιτηρά και άλλα γεωργικά προϊόντα της Ουκρανίας στον προορισμό τους. Με την ανακοίνωση, η Επιτροπή παρουσίασε ένα σχέδιο δράσης για τη δημιουργία «Λωρίδων Αλληλεγγύης» ώστε να διασφαλιστεί ότι η Ουκρανία θα μπορεί να εξάγει σιτηρά, αλλά και να εισάγει τα αγαθά που χρειάζεται, από ανθρωπιστική βοήθεια έως ζωοτροφές και λιπάσματα. Αυτό θα συμβάλει τόσο στη στήριξη της ουκρανικής οικονομίας όσο και στην παγκόσμια επισιτιστική ασφάλεια. Η Επιτροπή, από κοινού με τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη, προσδιόρισε ορισμένες δράσεις προτεραιότητας:

- Διάθεση πρόσθετου εμπορευματικού τροχαίου υλικού, εμπορευματικών σκαφών και φορτηγών·
- Εξασφάλιση επαρκούς χωρητικότητας των δικτύων μεταφοράς και των τερματικών σταθμών μεταφόρτωσης για τις εξαγωγές γεωργικών προϊόντων της Ουκρανίας·
- Προώθηση της μέγιστης δυνατής ευελιξίας και επαρκής στελέχωση για τις τελωνειακές εργασίες και λοιπούς ελέγχους·
- Προσδιορισμός δυνατοτήτων αποθήκευσης ουκρανικών γεωργικών προϊόντων στο έδαφος της ΕΕ·
- Βελτίωση της συνδεσιμότητας ΕΕ-Ουκρανίας μεσοπρόθεσμα με αύξηση της χωρητικότητας των υποδομών νέων εξαγωγικών διαδρόμων και δημιουργία νέων συνδέσεων υποδομών στο πλαίσιο της ανασυγκρότησης της Ουκρανίας.

(-) Στις 12 Μαΐου, η Επιτροπή ενέκρινε συμφωνία υψηλού επιπέδου⁴⁴ με την Ουκρανία σχετικά με νέους, ενδεικτικούς χάρτες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) στην Ουκρανία, στο πλαίσιο της πολιτικής της Επιτροπής για την επέκταση του ΔΕΔ-Μ στις γειτονικές χώρες.

3 ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΚΡΙΣΕΩΝ

Ο πόλεμος της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας κατέδειξε τη σημασία της ετοιμότητας. Χάρη στις υπάρχουσες ικανότητες, η ΕΕ ήταν σε θέση να οργανώσει γρήγορα αποτελεσματική βοήθεια για την Ουκρανία και τους πρόσφυγες που εγκατέλειπαν τη χώρα. Δεν γνωρίζουμε ακόμη τον πλήρη αντίκτυπο του πολέμου ή της επόμενης κρίσης που θα μπορούσε να επηρεάσει τις μεταφορές. Ένας

42 COM(2022) 108 final.

43 COM(2022) 217 final

44 C(2022) 3204 final

αποτελεσματικός μηχανισμός αντίδρασης δεν θα πρέπει να στοχεύει σε έναν μόνο τρόπο μεταφοράς, διότι οι συστημικές διαταραχές σε έναν τρόπο μεταφοράς μπορεί να επηρεάσουν ολόκληρο το δίκτυο.

Η έκθεση στρατηγικών προβλέψεων 2021 της ΕΕ⁴⁵ επισημαίνει παράγοντες που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τις μεταφορές της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων της κλιματικής αλλαγής και άλλων περιβαλλοντικών προκλήσεων, των απειλών κατά της ασφάλειας και της τρομοκρατίας, της ψηφιακής υπερσυνδεσιμότητας και του τεχνολογικού μετασχηματισμού. Αρκετές τρομοκρατικές επιθέσεις ή απόπειρες πραγματοποιήθηκαν κατά το παρελθόν στον τομέα των μεταφορών στην ΕΕ, καθώς οι μεταφορές αποτελούν αποτελεσματικό στόχο λόγω του μεγάλου αριθμού ατόμων που τις χρησιμοποιούν καθημερινά⁴⁶. Κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, στόχο αποτέλεσαν οι τηλεπικοινωνίες, συμπεριλαμβανομένων των υποδομών 3G/4G/5G [π.χ. επαναληπτών, γεφυρών επαναλήπτη (repeater bridge) και πύργων κινητής τηλεφωνίας] και άλλων συνιστωσών του δικτύου (π.χ. ηλεκτρονόμων και καλωδίων). Τον Ιούλιο του 2021 οι πλημμύρες στο Βέλγιο και τη Γερμανία προκάλεσαν πολλούς θανάτους και σοβαρές, μακράς διάρκειας διαταραχές στις μεταφορές.

Η κυβερνοασφάλεια χρήζει ιδιαίτερης προσοχής. Η στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα αναγνωρίζει την ανάγκη να δοθεί υψηλή προτεραιότητα στην κυβερνοασφάλεια στον τομέα των μεταφορών για την αντιμετώπιση των κυβερνοαπειλών. Σύμφωνα με τον Οργανισμό της ΕΕ για την Κυβερνοασφάλεια (στο εξής: ENISA)⁴⁷, οι κυβερνοεγκληματίες στοχεύουν σε πιο κρίσιμες υποδομές υγειονομικής περίθαλψης, μεταφορών⁴⁸ και ενέργειας. Η ρωσική επίθεση κατά της Ουκρανίας ενέτεινε τις ανησυχίες όσον αφορά τις κυβερνοαπειλές, μεταξύ άλλων και κατά στόχων της ΕΕ.

3.1 Αρχές αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης στον τομέα των μεταφορών

Για την προετοιμασία έναντι σημαντικών γεγονότων και την αντιμετώπισή τους, εκτός από άλλες σχετικές αρχές της ΕΕ, θα πρέπει πάντα να τηρούνται οι αρχές αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης που περιγράφονται παρακάτω.

I. **Αναλογικότητα:** Θέσπιση μέτρων που περιορίζουν τη μεταφορά εμπορευμάτων ή προσώπων μόνο ως έσχατη λύση. Όλα τα μέτρα πρέπει να είναι δεόντως αιτιολογημένα, τεκμηριωμένα και αναλογικά, να υπόκεινται σε τακτική παρακολούθηση και επανεξέταση, να κοινοποιούνται γρήγορα, να είναι προσωρινά και να αίρονται το συντομότερο δυνατόν⁴⁹.

II. **Απαγόρευση των διακρίσεων:** Τα μέτρα δεν θα πρέπει να εισάγουν αδικαιολόγητες διακρίσεις λόγω εθνικότητας ή καταγωγής των εμπορευμάτων, ή διακρίσεις μεταξύ των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς ή των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Θα πρέπει να διασφαλίζουν τη μη διακριτική μεταχείριση των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών (συμπεριλαμβανομένων των μη κατοίκων της ΕΕ) και να αίρουν, όπου είναι δυνατόν, τους ταξιδιωτικούς ή κυκλοφοριακούς περιορισμούς ή κάθε άλλη διοικητική επιβάρυνση που τους επηρεάζει, δεδομένου του κρίσιμου ρόλου τους στις αλυσίδες εφοδιασμού εμπορευματικών οχημάτων. Το ίδιο ισχύει και για την απαγόρευση των διακρίσεων σε βάρος των επιβατών.

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

46 Μαδρίτη (2004), Λονδίνο (2005), Γλασκόβη (2007), Αερολιμένας Φρανκφούρτης (2011), Oignes (Thalys, 2015), Βρυξέλλες (2016), Würzburg (2016), Βρυξέλλες (2017) ή Λονδίνο (2017).

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

48 Στον τομέα της ναυτιλίας, για παράδειγμα, τέσσερις από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες (APM Maersk, CMA CGM, COSCO, Mediterranean Shipping Company) έχουν πληγεί από κυβερνοεπιθέσεις από το 2017.

49 Το ίδιο ισχύει και για τις προσωρινές αναστολές των μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος, της κοινωνίας ή της υγείας.

- III. **Συντονισμός:** Όλα τα μέτρα θα πρέπει να συντονίζονται με τις αρχές μεταφορών μέσω του δικτύου εθνικών σημείων επαφής για τις μεταφορές. Θα πρέπει να δημιουργηθούν διάλογοι επικοινωνίας μεταξύ του δικτύου, της ΕΕ και των διεθνών φόρουμ οριζόντιας διαχείρισης κρίσεων. Ο συντονισμός μεταξύ των αρμόδιων αρχών θα πρέπει να ξεκινά από την αρχή, ειδικότερα όταν επηρεάζεται το δίκτυο ΔΕΔ-Μ και περισσότερα από ένα κράτη μέλη.
- IV. **Διαφάνεια, επικοινωνία και διάλογος:** Όλα τα μέτρα θα πρέπει να κοινοποιούνται με σαφήνεια στους ενδιαφερόμενους που επηρεάζονται από αυτά πριν να τεθούν σε ισχύ⁵⁰, να συζητούνται μαζί τους και να προσαρμόζονται, εάν χρειάζεται. Θα πρέπει να διασφαλίζεται συνεχής διάλογος με τους ενδιαφερόμενους, συμπεριλαμβανομένων των διεθνών εταιρών.
- V. **Συνέπεια με τις πολιτικές της ΕΕ:** Πρέπει να αποφεύγονται τα εθνικά και τοπικά μέτρα που βλάπτουν τη λειτουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών. Μόλις λαμβάνονται μέτρα έκτακτης ανάγκης στον τομέα των μεταφορών σε επίπεδο ΕΕ, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να αίρουν αμέσως τα εθνικά μέτρα.
- VI. **Ακεραιότητα του συστήματος μεταφορών:** Τα μέτρα για την αντιμετώπιση προβλημάτων σε έναν τρόπο μεταφοράς θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη και να αξιοποιούν πλήρως όλους τους τρόπους μεταφοράς.
- VII. **Μέριμνα για τους επιβάτες με ειδικές ανάγκες:** Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δίδεται στις ανάγκες των επιβατών και των ομάδων επιβατών που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση (π.χ. άτομα με μειωμένη κινητικότητα και/ή άτομα με αναπηρία), των καθηλωμένων επιβατών, των ταξιδιωτών που εκτελούν αναγκαία εργασιακά καθήκοντα και των διασυνοριακών εργαζομένων.
- VIII. **Μέριμνα για τους εργαζομένους στον τομέα των μεταφορών:** Οι εργαζόμενοι στον τομέα των μεταφορών θα πρέπει να έχουν ασφαλείς, προστατευμένες και κατάλληλες συνθήκες εργασίας⁵¹.

3.2 Εργαλειοθήκη μέτρων έκτακτης ανάγκης στον τομέα των μεταφορών

Η Επιτροπή προτείνει εργαλειοθήκη [10] μέτρων για την ενίσχυση της ετοιμότητας του τομέα των μεταφορών για την αντιμετώπιση κρίσεων και των ικανοτήτων αντίδρασής του. Η εργαλειοθήκη θα πρέπει να χρησιμοποιείται σύμφωνα με τις αρχές που αναφέρονται παραπάνω. Τα μέτρα κυμαίνονται από πιο μακροπρόθεσμες προπαρασκευαστικές δράσεις έως εργαλεία που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη λήψη άμεσων μέτρων. Κοινός στόχος είναι η καλύτερη προετοιμασία για την ταχεία αντίδραση σε κάθε ατύχημα ή συμβάν που μπορεί να προκαλέσει σοβαρή διαταραχή στο σύστημα μεταφορών της ΕΕ. Η διαταραχή αυτή θα μπορούσε να προκληθεί από φυσικές καταστροφές, πανδημίες, τρομοκρατικές επιθέσεις, κυβερνοεπιθέσεις, λυτρισμικά, στρατιωτικές συγκρούσεις, βλάβη υποδομών (όπως κατάρρευση γεφυρών ή σηράγγων) ή διακοπές ρεύματος.

⁵⁰ Σε ειδικές περιπτώσεις, όπως στις οικονομικές κυρώσεις κατά της Ρωσίας, ενδέχεται να χρειαστεί να περιοριστούν ορισμένες προηγούμενες διαβουλεύσεις.

⁵¹ Συμπεριλαμβανομένης της τήρησης της σχετικής ενωσιακής και εθνικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας και υγείας στην εργασία, μεταξύ άλλων σε σχέση με την οδηγία 89/391/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 12ης Ιουνίου 1989, σχετικά με την εφαρμογή μέτρων για την προώθηση της βελτίωσης της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία (ΕΕ L 183 της 29.6.1989, σ. 1).

1) Προσαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών σε καταστάσεις κρίσης

Ορισμένες νομοθετικές πράξεις στον τομέα των μεταφορών περιλαμβάνουν ήδη ρήτρες έκτακτης ανάγκης. Παραδείγματα αποτελούν το άρθρο 21 του κανονισμού για τις αεροπορικές γραμμές⁵², το άρθρο 5 παράγραφος 5 του κανονισμού για την ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις χερσαίες μεταφορές⁵³, το άρθρο 7 παράγραφος 4 του κανονισμού για τις λιμενικές υπηρεσίες⁵⁴ και το άρθρο 10 του κανονισμού για την πρόσβαση στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών⁵⁵. Ορισμένες ισχύουσες νομοθετικές πράξεις αναφέρουν ήδη την υποχρέωση υποβολής σχεδίων έκτακτης ανάγκης. Με βάση την τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους⁵⁶, οι σιδηροδρομικές εταιρείες οφείλουν να καταρτίζουν σχέδια έκτακτης ανάγκης για την προστασία των επιβατών και την παροχή συνδρομής σε περίπτωση μεγάλων διαταραχών της κυκλοφορίας⁵⁷.

Κατά περίπτωση, η νομοθεσία της ΕΕ για τις μεταφορές πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να θεσπιστούν διατάξεις για την καλύτερη αντιμετώπιση σοβαρών κρίσεων. Ωστόσο, οι εν λόγω διατάξεις δεν θα πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα αδικαιολόγητες εξαιρέσεις από την εφαρμογή του δικαίου της ΕΕ. Επομένως, η θέσπιση τέτοιων ρητρών θα πρέπει να εξετάζεται προσεκτικά κατά την τροποποίηση ή την έκδοση ειδικού κανονισμού ή οδηγίας. Οι εκτιμήσεις επιπτώσεων θα πρέπει να αξιολογούν αν οι ρήτρες έκτακτης ανάγκης είναι απαραίτητες και πώς θα πρέπει να σχεδιάζονται.

Με βάση αυτή την προσέγγιση, η Επιτροπή πρότεινε ορισμένες διατάξεις στις πρόσφατες αναθεωρήσεις της νομοθεσίας για το ΔΕΔ-Μ και για τα ευφυή συστήματα μεταφορών⁵⁸. Η ενίσχυση των διασυννοριακών τμημάτων του ΔΕΔ-Μ, η αύξηση της πολυτροπικότητας μέσω των τερματικών σταθμών και η στροφή προς βιώσιμους τρόπους μεταφοράς αποτελούν παραδείγματα πιο μακροπρόθεσμων δράσεων που απαιτούνται για τη βελτίωση της ετοιμότητας. Η Επιτροπή προτίθεται να αναλύσει αν είναι σκόπιμο να προσφέρεται πρόσθετη προσωρινή ευελιξία κατά την εφαρμογή των κανόνων για τις οδικές μεταφορές όσον αφορά τους περιορισμούς οδήγησης και τον χρόνο οδήγησης, με κατοχύρωση, παράλληλα, της ασφάλειας των μεταφορών ανά πάσα στιγμή.

Οι εν λόγω μόνιμες διατάξεις θα μπορούσαν να αντικατοπτρίζουν τα προσωρινά μέτρα που θεσπίστηκαν για την αντιμετώπιση της κρίσης της COVID-19, όπως αυτά που θεσπίστηκαν στο πλαίσιο των κανονισμών Omnibus I και II ή στο πλαίσιο των τροποποιήσεων του κανονισμού για τις

52 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3).

53 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1).

54 Κανονισμός (ΕΕ) 2017/352 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Φεβρουαρίου 2017, για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων (ΕΕ L 57 της 3.3.2017, σ. 1).

55 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1072/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τους κοινούς κανόνες πρόσβασης στην αγορά διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών (ΕΕ L 300 της 14.11.2009, σ. 72).

56 Άρθρο 54 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου.

57 Επίσης, ο νέος κανονισμός (ΕΕ) 2021/782 σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών, ο οποίος θα εφαρμοστεί από τις 7 Ιουνίου 2023, υποχρεώνει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να συνεργάζονται με τους υπεύθυνους σταθμού και τους διαχειριστές υποδομής κατά την κατάρτιση των εν λόγω σχεδίων. Τα σχέδια έκτακτης ανάγκης πρέπει επίσης να λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη για προσβάσιμα συστήματα προειδοποίησης και ενημέρωσης.

58 COM(2021) 812 και COM(2021) 813.

αεροπορικές γραμμές και του κανονισμού για τον διαθέσιμο χρόνο χρήσης⁵⁹ (βλ. ενότητα 2.4). Ομοίως, τα διδάγματα που αντλήθηκαν από την πανδημία COVID-19 θα πρέπει να αποτελέσουν αφετηρία για τις από καιρό εκκρεμούσες συζητήσεις σχετικά με την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 261/2004 για τα δικαιώματα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών, ώστε αυτός να καταστεί κατάλληλος για την αντιμετώπιση μελλοντικών κρίσεων. Η θέσπιση σχεδίων έκτακτης ανάγκης θα αποτελέσει επίσης μέρος της υπό εξέλιξη αξιολόγησης της νομοθεσίας της ΕΕ για τα δικαιώματα των επιβατών.

2) Διασφάλιση επαρκούς στήριξης για τον τομέα των μεταφορών

Η ενίσχυση της ανθεκτικότητας του τομέα των μεταφορών συμβαδίζει με τη βελτίωση της συνδεσιμότητας και της βιωσιμότητας του συστήματος μεταφορών της ΕΕ. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί στενά και να στηρίζει την εφαρμογή του μηχανισμού ανάκαμψης και ανθεκτικότητας, ο οποίος θα συμβάλει στην ενίσχυση της ανθεκτικότητας του τομέα των μεταφορών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς. Τα κράτη μέλη σχεδιάζουν να διαθέσουν σημαντικά τμήματα του μηχανισμού ανάκαμψης και ανθεκτικότητας στις μεταφορές, συγκαταλέγοντάς τις στους σημαντικότερους τομείς της οικονομίας που θα επωφεληθούν από επενδύσεις στο πλαίσιο του προγράμματος NextGenerationEU. Στα 24 σχέδια ανάκαμψης και ανθεκτικότητας που εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο, τα εθνικά σχέδια ανάκαμψης και ανθεκτικότητας θα διαθέσουν σημαντικό ποσό για τη βελτίωση της βιωσιμότητας του ευρωπαϊκού συστήματος κινητικότητας. Συνολικά, τα κράτη μέλη θα δαπανήσουν 70,7 δισ. EUR, δηλαδή περίπου το 15,7% των κονδυλίων, για επενδύσεις και μεταρρυθμίσεις που σχετίζονται με την πράσινη μετάβαση των μεταφορών. Πρόσθετες επενδύσεις και μεταρρυθμίσεις στον τομέα των μεταφορών ανταποκρίνονται σε άλλες προτεραιότητες, όπως στον ψηφιακό μετασχηματισμό και στην κοινωνική και εδαφική συνοχή. Κάθε εθνικό σχέδιο διαθέτει μέρος των κονδυλίων του σε αυτόν τον τομέα. Στην παρούσα γεωπολιτική συγκυρία που επηρεάζεται έντονα από τη ρωσική στρατιωτική επίθεση στην Ουκρανία, η μείωση της εξάρτησης της ΕΕ από τα ορυκτά καύσιμα είναι ακόμη πιο επιτακτική. Για την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων, η Επιτροπή δημοσίευσε στις 18 Μαΐου 2022 το σχέδιο REPowerEU⁶⁰ που καθορίζει κοινές ευρωπαϊκές δράσεις στον τομέα αυτόν. Ο μηχανισμός ανάκαμψης και ανθεκτικότητας θα διαδραματίσει κεντρικό ρόλο στην κινητοποίηση και την υλοποίηση των διαθέσιμων πόρων σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο προς επίτευξη των στόχων του σχεδίου REPowerEU. Επιπρόσθετα, χρηματοδοτικά μέσα, όπως ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη», συμπεριλαμβανομένου του μέρους του που αφορά τον ψηφιακό τομέα (CEF Digital), το Ταμείο Συνοχής, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και το πρόγραμμα InvestEU, είναι ζωτικής σημασίας για τη βελτίωση της ανθεκτικότητας της ενιαίας αγοράς μέσω επενδύσεων στη συνδεσιμότητα, την ψηφιοποίηση, σε υποδομές ψηφιακής συνδεσιμότητας και στην πολυτροπικότητα του συστήματος μεταφορών της ΕΕ, καθώς και για τη μείωση της εξάρτησής της από τα ορυκτά καύσιμα.

Για την ταχεία αντιμετώπιση μελλοντικών κρίσεων, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα πρέπει να κινητοποιούν άλλα κονδύλια, κατά περίπτωση, ανάλογα με τη φύση της κρίσης. Η αντίδραση θα μπορούσε επίσης να έχει τη μορφή οικονομικής διευκόλυνσης, με την προσωρινή άρση υποχρεώσεων

⁵⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2020/459 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαρτίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 99 της 31.3.2020, σ. 1). Κανονισμός (ΕΕ) 2021/250 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2021, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου όσον αφορά την προσωρινή απαλλαγή από τους κανόνες χρησιμοποίησης του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους αερολιμένες της Ένωσης λόγω της κρίσης της COVID-19 (ΕΕ L 58 της 19.2.2021, σ. 1).

⁶⁰ COM(2022) 108 final

πληρωμής. Η Επιτροπή θα μπορούσε επίσης να εξετάσει το ενδεχόμενο λήψης νομοθετικών μέτρων για την οικονομική διευκόλυνση του τομέα των μεταφορών. Τα εν λόγω μέτρα θα μπορούσαν να επιτρέπουν στον φορέα διαχείρισης ενός λιμένα ή στην αρμόδια αρχή να απαλλάσσει από την καταβολή τελών λιμενικών υποδομών, να μειώνει ή να αναβάλλει την καταβολή τελών λιμενικών υποδομών ή να επιτρέπουν σε διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής να καθορίζουν τέλη πρόσβασης κάτω από το λειτουργικό κόστος (βλ. ενότητα 2.4). Δεδομένου ότι κάθε κρίση είναι διαφορετική και μπορεί να απαιτεί διαφορετική δράση, η ανάγκη για προσωρινές κρατικές ενισχύσεις θα αναλύεται κατά περίπτωση αντί να δημιουργηθεί ένα μόνιμο και ανελαστικό πλαίσιο για το μέλλον.

3) Διασφάλιση της ελεύθερης κυκλοφορίας εμπορευμάτων, υπηρεσιών και προσώπων

Το σύστημα των πράσινων λωρίδων, το οποίο τέθηκε επιτυχώς σε εφαρμογή κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, μπορεί να ενεργοποιείται εκ νέου, όποτε είναι αναγκαίο, για την αντιμετώπιση κάθε νέας κρίσης που επηρεάζει τις μεταφορές στην ΕΕ. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι έλεγχοι στα εσωτερικά σύνορα παραμένουν μέτρο έσχατης ανάγκης, η πρόταση της Επιτροπής για τον κώδικα συνόρων του Σένγκεν⁶¹ αποφασήθηκε και διεύρυνε τον κατάλογο τον οποίο πρέπει να αξιολογεί ένα κράτος μέλος, όταν αποφασίζει να επαναφέρει προσωρινά τους συνοριακούς ελέγχους. Οι νέοι κανόνες εισάγουν επίσης κοινά εργαλεία για την αποδοτικότερη διαχείριση των εξωτερικών συνόρων σε περίπτωση κρίσης στον τομέα της δημόσιας υγείας, με βάση τα διδάγματα που αντλήθηκαν από την πανδημία COVID-19. Η Επιτροπή σχεδιάζει να προτείνει ένα **μέσο έκτακτης ανάγκης για την ενιαία αγορά** το 2022. Αυτό θα δημιουργήσει ένα πλαίσιο για την εφαρμογή μέτρων αντιμετώπισης κρίσεων που είναι σημαντικά για τον τομέα των μεταφορών, ειδικότερα για την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, υπηρεσιών και προσώπων, τη διαθεσιμότητα προϊόντων και υπηρεσιών, καθώς και τη διαφάνεια και τον συντονισμό.

Η Επιτροπή κάλεσε τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν την εφαρμογή των αρχών αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και να ελαχιστοποιήσουν τους ελέγχους, τους προληπτικούς ελέγχους και άλλες διατυπώσεις, προκειμένου να μειωθούν οι καθυστερήσεις στις πράσινες λωρίδες διέλευσης των συνόρων και να τηρηθεί η προθεσμία των 15 λεπτών. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να εξετάσουν το ενδεχόμενο αναστολής όλων των περιορισμών που αφορούν την οδική πρόσβαση στο έδαφός τους (απαγορεύσεις οδήγησης τα σαββατοκύριακα, απαγορεύσεις οδήγησης τη νύχτα, απαγορεύσεις σε ορισμένους τομείς μεταφορών για τη μείωση του θορύβου κ.λπ.) για τη διευκόλυνση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και την απαραίτητη ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών. Θα πρέπει επίσης να διασφαλίζουν ότι η ηλεκτρονική υποβολή/προσκόμιση εγγράφων θεωρείται επαρκής και ενθαρρύνεται. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να συνεχίσουν να αναγνωρίζουν το πιστοποιητικό για τους εργαζομένους στον τομέα των διεθνών μεταφορών που εκτελούν διασυνοριακές μεταφορές, όπως προτείνεται στο παράρτημα 3 της ανακοίνωσης για τις πράσινες λωρίδες⁶². Το εν λόγω πιστοποιητικό έχει ήδη προστεθεί στο πρακτικό εγχειρίδιο της ΕΕ για τους συνοριοφύλακες⁶³.

Σε περίπτωση κρίσης παρόμοιας με την κρίση της COVID-19, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα πρέπει να αξιοποιήσουν την πείρα από την ανάπτυξη ενός κοινού υποδείγματος για τα ψηφιακά έντυπα εντοπισμού επιβατών της ΕΕ⁶⁴ και μιας πλατφόρμας για την ανταλλαγή δεδομένων επιβατών για

61 COM(2021) 891 final.

62 C(2020) 1897.

63 C(2019) 7131 final.

64 Η εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/858 και η εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/1212 καθορίζουν τη νομική βάση για την ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τους προσβληθέντες επιβάτες και τα εκτεθέντα άτομα για σκοπούς διασυνοριακής ιχνηλάτησης επαφών.

σκοπούς διασυνοριακής ιχνηλάτησης επαφών. Τα εργαλεία που αναπτύσσονται σε επίπεδο ΕΕ θα πρέπει να επανενεργοποιούνται γρήγορα και εύκολα, εάν είναι απαραίτητο.

Δημιουργία λωρίδων στήριξης έκτακτης ανάγκης για ανθρωπιστικές αποστολές και φορτηγά

Για να συνδράμουν τις ανθρωπιστικές αποστολές ώστε να διέρχονται γρήγορα και με ασφάλεια τα σύνορα ΕΕ–Ουκρανίας, η ανακοίνωση σχετικά με τις επιχειρησιακές κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση των εξωτερικών συνόρων καλεί τα κράτη μέλη να καθορίσουν ειδικές λωρίδες στα οικεία συνοριακά σημεία διέλευσης ως λωρίδες στήριξης έκτακτης ανάγκης. Ενθαρρύνεται επίσης ο καθορισμός παρόμοιων λωρίδων για τα φορτηγά προκειμένου να διασφαλίζεται η συνεχής προμήθεια εμπορευμάτων και παροχή υπηρεσιών και η ασφαλής επιστροφή των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών από την Ουκρανία⁶⁵.

4) Διαχείριση των προσφυγικών ροών και επαναπατριsmός καθηλωμένων επιβατών και εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών

Σε τρίτες χώρες, οι αντιπροσωπείες της ΕΕ και τα κράτη μέλη που διατηρούν πρεσβείες ή προξενία θα πρέπει να συνεχίσουν να ενισχύουν την ετοιμότητα για την αντιμετώπιση προξενικών κρίσεων, κυρίως μέσω τοπικών σχεδίων έκτακτης ανάγκης. Θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο σύστασης κοινών ομάδων της ΕΕ για την αντιμετώπιση προξενικών κρίσεων, συμπεριλαμβανομένης της ενδεχόμενης συμμετοχής μη αντιπροσωπευόμενων κρατών μελών, και να συσταθούν οι εν λόγω ομάδες. Η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Εξωτερικής Δράσης (στο εξής: EYED) ενίσχυσε την προξενική της διαχείριση και ετοιμότητα με τη σύσταση ομάδας αντιμετώπισης προξενικών κρίσεων, η οποία είναι έτοιμη να αναλάβει δράση και να συντονίζει, με το δίκτυο των αντιπροσωπειών της ΕΕ, τις προσπάθειες επαναπατριsmού που οργανώνονται από τα κράτη μέλη (με τη συνδρομή ή όχι του μηχανισμού πολιτικής προστασίας της Ένωσης).

Ο μηχανισμός πολιτικής προστασίας της ΕΕ και το απόθεμα στο πλαίσιο του μηχανισμού rescEU θα κινητοποιούνται ανάλογα με τις ανάγκες. Οι επιβάτες ή οι εργαζόμενοι μπορούν να βρεθούν καθηλωμένοι εντός ή εκτός του εδάφους της ΕΕ. Για την προετοιμασία έναντι μελλοντικών κρίσεων και την αντιμετώπισή τους, η EYED θα συνεχίσει να συμβάλλει στη συνεργασία και τον συντονισμό σε καταστάσεις κρίσης, σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη. Σε μελλοντικές κρίσεις, ο μηχανισμός πολιτικής προστασίας της ΕΕ θα στηρίζει τον επαναπατριsmό πολιτών της ΕΕ που έχουν αποκλειστεί εκτός της ΕΕ. Ο μηχανισμός πρέπει να ενεργοποιείται γρήγορα από την κυβέρνηση ή τις κυβερνήσεις των θιγόμενων πολιτών. Το κράτος μέλος που θα συντονίζει τη βοήθεια για όλους τους θιγόμενους πολίτες της ΕΕ μπορεί επίσης να αποστέλλει αίτημα στο Κέντρο Συντονισμού Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών της Επιτροπής.

Η εκκένωση μπορεί να πραγματοποιείται από τα κράτη μέλη και/ή τα κράτη που συμμετέχουν⁶⁶ στον μηχανισμό σε εθελοντική βάση και η Επιτροπή μπορεί να συγχρηματοδοτεί έως και το 75 % του

65 Επίσης, ελήφθησαν ειδικά μέτρα για τη διευκόλυνση των πτήσεων ανταπόκρισης για άτομα που εγκατέλειψαν την Ουκρανία και έφτασαν στη Μολδαβία κατευθυνόμενα προς την ΕΕ. Η Μολδαβία είχε εκδώσει απαγόρευση πτήσεων, η οποία έπρεπε να τροποποιηθεί ώστε να καταστούν δυνατές οι εν λόγω πτήσεις.

66 Συμμετέχοντα κράτη στον μηχανισμό (Ισλανδία, Νορβηγία, Σερβία, Βόρεια Μακεδονία, Μαυροβούνιο και Τουρκία).

κόστους μεταφοράς. Η αναθεωρημένη νομοθεσία για τον μηχανισμό⁶⁷ προβλέπει τη δυνατότητα ανάπτυξης αεροσκαφών πολλαπλών χρήσεων για το απόθεμα rescEU για σκοπούς ιατρικής διακομιδής. Στο μέλλον, η Επιτροπή θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει τα αεροσκάφη αυτά, ως έσχατη λύση, για να ανταποκριθεί σε αιτήματα κρατών μελών για παροχή συνδρομής σε περιπτώσεις διακομιδής προξενικού προσωπικού. Στην περίπτωση υγειονομικών κρίσεων, η ιατρική διακομιδή επιβατών και εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών της ΕΕ μπορεί να ενεργοποιείται στο πλαίσιο επιχείρησης ιατρικής διακομιδής και μέσω του συστήματος έκτακτης προειδοποίησης και αντίδρασης της ΕΕ σε συντονισμό με την Επιτροπή.

Η Επιτροπή και η ΕΥΕΔ θα συντονίζουν και θα παρακολουθούν τη δημιουργία διαδρόμων ασφαλούς διέλευσης. Σύμφωνα με την ανακοίνωση του Μαρτίου 2020 για τις πράσινες λωρίδες, τα κράτη μέλη θα πρέπει να δημιουργήσουν διαδρόμους διέλευσης για τους ιδιώτες οδηγούς και τους επιβάτες τους (ανεξάρτητα από την εθνικότητά τους) και για όλους τους πολίτες της ΕΕ που επαναπατρίζονται⁶⁸. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να μεριμνούν ώστε να διαθέτουν τουλάχιστον έναν αερολιμένα για πτήσεις επαναπατρισμού και παροχής διεθνούς βοήθειας. Οι εν λόγω διάδρομοι θα πρέπει να είναι μέρος των εθνικών σχεδίων έκτακτης ανάγκης.

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιτρέπουν στους πολίτες να ταξιδεύουν και να τους βοηθούν να επιστρέψουν στην πατρίδα τους. Οι πολίτες της ΕΕ, οι οποίοι έχουν επιστρέψει από ζώνες κρίσης και δεν έχουν φτάσει ακόμη στη χώρα διαμονής τους στην ΕΕ, δεν θα πρέπει να ταξιδεύουν μαζί σε μεγάλους αριθμούς, καθώς αυτό μπορεί να προκαλέσει συμφόρηση στις υποδομές / στους κόμβους εφοδιαστικής. Τα κράτη μέλη των οποίων οι πολίτες διέρχονται από άλλη χώρα της ΕΕ θα πρέπει να προσπαθούν να βοηθήσουν την εν λόγω άλλη χώρα να επαναπατρίσει τους πληγέντες πολίτες.

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να βοηθούν τους υπηκόους τρίτων χωρών που φτάνουν από ζώνες συγκρούσεων ή άλλες περιοχές που αντιμετωπίζουν δυσκολίες και να τους βοηθούν να συνεχίσουν το ταξίδι τους. Η εν λόγω συνδρομή μπορεί να περιλαμβάνει τη δημιουργία εγκαταστάσεων υποδοχής και διαδρόμων ασφαλούς διέλευσης, την προσωρινή άρση συγκεκριμένων απαιτήσεων (π.χ. αδειών διέλευσης) και τη διενέργεια συνοριακών ελέγχων σε ασφαλή τοποθεσία μακριά από τα σύνορα, ώστε να αποφεύγεται η δημιουργία μεγάλων ουρών αναμονής. Σύμφωνα με την ανακοίνωση σχετικά με τις επιχειρησιακές κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση των εξωτερικών συνόρων⁶⁹, τα κράτη μέλη θα πρέπει να χρησιμοποιούν το μόνιμο σώμα του Frontex και της Ευρωπόλ που μπορεί να αναπτυχθεί για τη διαχείριση και τη βελτίωση των ροών κυκλοφορίας στα σύνορα (έλεγχος ταξιδιωτικών εγγράφων, πιστοποιητικών COVID-19 κ.λπ.). Οι επιχειρησιακές κατευθυντήριες γραμμές εφαρμόζονται σε όλα τα κράτη μέλη και όχι μόνο σε εκείνα που συνορεύουν με περιοχές συγκρούσεων. Αυτό διευκολύνει τη διέλευση των εσωτερικών συνόρων της ΕΕ, αποτρέπει τη συμφόρηση και βοηθά τα άτομα που εγκαταλείπουν μια ζώνη συγκρούσεων να ταξιδέψουν. Σε αυτό το πλαίσιο περιλαμβάνεται η διέλευση των συνόρων μεταξύ χωρών εκτός Σένγκεν και χωρών Σένγκεν.

Τα άτομα με αναπηρία μπορεί να βρίσκονται κατά κύριο λόγο σε ευάλωτη κατάσταση κατά τη διάρκεια κρίσεων. Οι επιβάτες με αναπηρία ενδέχεται να αντιμετωπίζουν εμπόδια στην πρόσβαση στις μεταφορές σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν στοχευμένα μέτρα και ενσωμάτωση της διάστασης της αναπηρίας σε καθεμία από τις ανωτέρω δράσεις. Είναι

67 Κανονισμός (ΕΕ) 2021/836 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Μαΐου 2021, για την τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1313/2013/ΕΕ περί μηχανισμού πολιτικής προστασίας της Ένωσης (ΕΕ L 185/1 της 26.5.2021)

68 Τα κράτη μέλη πρέπει να βοηθούν τους μη αντιπροσωπευόμενους πολίτες της ΕΕ σε τρίτες χώρες υπό τους ίδιους όρους όπως για τους δικούς τους υπηκόους.

69 C(2022) 1404 final.

αναγκαίο να ληφθούν υπόψη οι ειδικές ανάγκες τους, να διασφαλιστούν η προσβασιμότητα, οι εύλογες προσαρμογές και η ασφάλειά τους κατά τη διαχείριση κρίσεων σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία.⁷⁰

Διασφάλιση ομαλότερων αλλαγών πληρωμάτων και επαναπατρισμού των ναυτικών

Για την παροχή στήριξης στους ναυτικούς απαιτείται ειδικός μηχανισμός. Η Επιτροπή προτείνει να βασιστεί ο εν λόγω μηχανισμός σε τρία χαρακτηριστικά.

- **Φόρουμ ενδιαφερομένων στον τομέα της ναυτιλίας:** Το φόρουμ αυτό, που θα συσταθεί από την Επιτροπή, θα συντονίζει τακτικά και στενά την αλλαγή πληρωμάτων και την αντιμετώπιση προβλημάτων μετακίνησης των ναυτικών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Το φόρουμ θα ενεργοποιείται γρήγορα και θα περιλαμβάνει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, όπως εθνικά κέντρα αντιμετώπισης κρίσεων και κοινωνικοί εταίροι, ώστε να διασφαλίζεται ότι μπορούν να συζητηθούν και να αντιμετωπιστούν έγκαιρα και κατάλληλα οποιαδήποτε ζητήματα που προκύπτουν. Θα εντοπίζει πιθανά προβλήματα, θα αυξήσει την ανθεκτικότητα του συστήματος εργασίας στον κλάδο της ναυτιλίας και θα ενισχύσει τη σταθερότητα της αλυσίδας εφοδιασμού της ΕΕ.

- **Στενότερη συνεργασία με τις χώρες καταγωγής:** Αξιοποιώντας την προσέγγιση που επιτεύχθηκε κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, η Επιτροπή και η ΕΥΕΔ θα συνεργαστούν με τις αντιπροσωπείες της ΕΕ στις χώρες που παρέχουν εργατικό δυναμικό. Θα αντλήσουν διδάγματα από τις μετακινήσεις ναυτικών κατά τη διάρκεια της κρίσης της COVID-19 και θα εντοπίσουν τρόπους για να διασφαλιστούν ομαλότερες αλλαγές των πληρωμάτων και ο επαναπατρισμός τους στις εν λόγω χώρες. Αυτό θα διευκολύνει την ταχεία επιστροφή των ναυτικών στην πατρίδα τους κατόπιν αποναυτολόγησης, ειδικότερα σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

- **Βελτιωμένα δεδομένα:** Ένα σημαντικό πρόβλημα είναι η έλλειψη δεδομένων σχετικά με το πού εργάζονται και ταξιδεύουν οι ναυτικοί. Τα στοιχεία αυτά είναι απαραίτητα για την εκτίμηση της κλίμακας τυχόν αλλαγών πληρωμάτων και ζητημάτων μετακίνησης των ναυτικών και, στη συνέχεια, για την αξιολόγηση και την αντιμετώπισή τους. Ως εκ τούτου, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (στο εξής: EMSA) θα καταβάλει προσπάθειες για τη συλλογή και την ανάλυση αυτών των πληροφοριών. Η εν λόγω βάση δεδομένων μπορεί στη συνέχεια να τροφοδοτήσει τις πρωτοβουλίες της Επιτροπής και των κρατών μελών για την προετοιμασία μέτρων έκτακτης ανάγκης για μελλοντικές κρίσεις.

5) Διασφάλιση της ελάχιστης συνδεσιμότητας των μεταφορών και της προστασίας των επιβατών

Όταν οι υπηρεσίες μεταφορών υφίστανται πιέσεις, είναι σημαντικό να διατηρούνται επαρκείς μαζικές δημόσιες συγκοινωνίες εντός και μεταξύ πόλεων και περιφερειών. Αυτό μπορεί να είναι ιδιαίτερα δύσκολο για τις παραμεθόριες περιοχές, όπου η παροχή βασικών υπηρεσιών ενδεχομένως εξαρτάται από διασυννοριακούς εργαζομένους. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξετάσουν το ενδεχόμενο επείγουσας ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για υπηρεσίες μαζικών μεταφορών ή τροποποίησης υφιστάμενων συμβάσεων για την κάλυψη των αναγκών μετακίνησης του κοινού. Οι κανόνες της ΕΕ για τις δημόσιες συγκοινωνίες στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και θαλάσσιων μεταφορών προβλέπουν ήδη επείγουσα διαδικασία υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Στο πλαίσιο της αναθεώρησης του κανονισμού για τις αεροπορικές γραμμές, η Επιτροπή θα εξετάσει

⁷⁰ Άρθρα 2, 9 και 11 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία.

επιλογές για τη διευκόλυνση της επείγουσας ανάθεσης συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας από τα κράτη μέλη, με σκοπό τη διασφάλιση βασικής συνδεσιμότητας σε καταστάσεις κρίσης.

Η Επιτροπή καλεί επίσης τις περιφερειακές και τοπικές αρχές να ενισχύσουν την ετοιμότητά τους. Σε συνέχεια των κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τον σχεδιασμό για πιο ανθεκτική και ισχυρή αστική κινητικότητα⁷¹, η Επιτροπή επισήμανε την ανάγκη προετοιμασίας για οποιαδήποτε κατάσταση έκτακτης ανάγκης και τη σημασία της αστικής κινητικότητας στη συνολική ανθεκτικότητα των αστικών περιοχών. Τα ζητήματα αυτά θα αποτυπωθούν σε δράσεις επακολούθησης, όπως σύσταση της Επιτροπής σχετικά με σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας προβλεπόμενη εντός του 2022, καθώς και ειδικές συζητήσεις με εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και των πόλεων σχετικά με πρόσθετα μέτρα για την ενίσχυση της ανθεκτικότητας της αστικής κινητικότητας.

Ένας άλλος τρόπος διασφάλισης μιας ελάχιστης συνδεσιμότητας σε καταστάσεις κρίσης είναι η ενίσχυση της ανθεκτικότητας των υποδομών μεταφορών και των μεταφορέων έναντι των κλυδωνισμών. Στην πρόταση της Επιτροπής για νέο κανονισμό ΔΕΔ-Μ, τα κράτη μέλη θα πρέπει να βελτιώσουν την ασφάλεια και την ανθεκτικότητα του δικτύου ΔΕΔ-Μ έναντι της κλιματικής αλλαγής, περιβαλλοντικών και ανθρωπογενών καταστροφών και άλλων έκτακτων γεγονότων που επηρεάζουν το σύστημα μεταφορών της ΕΕ.

Η Επιτροπή διερευνά νομοθετικές πρωτοβουλίες για την προστασία των επιβατών από τον κίνδυνο κρίσης ρευστότητας ή αφερεγγυότητας των μεταφορέων—κατάσταση που συχνά συνδέεται με μια κρίση. Η Επιτροπή θα αποφανθεί επίσης και θα προστατεύει τα δικαιώματα των επιβατών, όταν ασκούνται πιέσεις σε αυτά λόγω κρίσης, και, πέραν τούτου, θα διευκρινίσει τον τρόπο προστασίας τους από κινδύνους που δεν καλύπτονται από τους ισχύοντες κανόνες της ΕΕ για τα δικαιώματα των επιβατών.

6) Ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις μεταφορές

Η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κύριων παραγόντων είναι καίριας σημασίας. Η Επιτροπή, οι αρχές των κρατών μελών (συμπεριλαμβανομένων των αρχών σε υποεθνικό επίπεδο), οι οργανισμοί της ΕΕ, άλλα θεσμικά όργανα της ΕΕ (συμπεριλαμβανομένου του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου), οι εταιρείες μεταφορών, οι επιβάτες, οι εργαζόμενοι στον τομέα των μεταφορών, οι επιχειρήσεις και οι οργανώσεις και ενώσεις μεταφορών θα πρέπει να ανταλλάσσουν και να έχουν πρόσβαση σε επικαιροποιημένες πληροφορίες, ώστε να μπορούν να είναι εταίροι στην επίλυση προβλημάτων. Η τακτική συζήτηση και συνεργασία σε διεθνές επίπεδο (π.χ. Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας, Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός και Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας) είναι επίσης σημαντική για την αποτελεσματική αντιμετώπιση κρίσεων. Για να υπάρχει ετοιμότητα για όλες τις πιθανές κρίσεις (π.χ. από διακοπές λειτουργίας του διαδικτύου έως απώλεια δορυφορικής επικοινωνίας), θα πρέπει να θεσπιστούν πρωτόκολλα για τον καταλληλότερο δίαυλο επικοινωνίας / διάδοσης πληροφοριών και συναφή ζητήματα στο πλαίσιο των εργασιών διαμόρφωσης σεναρίου κρίσης. Σε περίπτωση επίθεσης σε βασικά συστήματα επικοινωνίας, θα πρέπει να δημιουργηθούν εναλλακτικά και εφεδρικά συστήματα με τις αρχές των κρατών μελών για να διασφαλίζεται η αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ των ενδιαφερομένων. Θα εξεταστούν εναλλακτικοί τρόποι επικοινωνίας και συλλογής πληροφοριών για την παροχή πρόσβασης σε πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο, σε περίπτωση βλάβης στους συνήθεις διαύλους.

Η εφαρμογή Galileo Green Lanes

Ο Οργανισμός της ΕΕ για το διαστημικό πρόγραμμα ανέπτυξε την εφαρμογή Galileo Green Lanes για κινητά τηλέφωνα. Παρουσιάζει την εικόνα των συνόρων της ΕΕ σε πραγματικό χρόνο και τα παρακολουθεί ώστε να παρέχει τους χρόνους αναμονής. Η εφαρμογή έχει βοηθήσει τους οδηγούς φορτηγών και τις εταιρείες μεταφορών να προγραμματίζουν ταξίδια και να αντεπεξέρχονται στις δυσκολίες που προκαλούν οι ταξιδιωτικοί περιορισμοί. Έχει βοηθήσει επίσης τις εθνικές αρχές να διαχειριστούν αποδοτικότερα τη διαμετακόμιση εμπορευμάτων. Η Επιτροπή και ο Οργανισμός της ΕΕ για το διαστημικό πρόγραμμα εξασφάλισαν πόρους για τη βελτίωση της εφαρμογής Galileo Green Lanes. Η ανάπτυξη αυτής της βελτιωμένης εφαρμογής βρίσκεται σε εξέλιξη και αναμένεται να περιλαμβάνει λειτουργίες και γεωγραφική κάλυψη που προσδιορίζονται στην επικαιροποιημένη ανακοίνωση για τις πράσινες λωρίδες.

7) Ενίσχυση του συντονισμού της πολιτικής μεταφορών

Το δίκτυο εθνικών σημείων επαφής για τις μεταφορές θα εξακολουθήσει να αποτελεί το κεντρικό σημείο για τις συζητήσεις σχετικά με κρίσεις στον τομέα των μεταφορών. Με τον τρόπο αυτόν, θα αποφευχθεί η παράλληλη λήψη αποφάσεων και θα καταστεί δυνατή η ταχεία αντίδραση και η αντιμετώπιση των ειδικών χαρακτηριστικών των μεταφορών σε ένα φόρουμ που διαθέτει τεχνικές γνώσεις επί του τομέα. Με βάση τη θετική πείρα από τη λειτουργία του δικτύου και σύμφωνα με τις απόψεις των ενδιαφερομένων σχετικά με την ανάγκη βελτίωσης του συντονισμού των εθνικών μέτρων και μείωσης του χρόνου αντίδρασης, η Επιτροπή προτείνει να ενισχυθεί ο ρόλος του, με τη μετατροπή του σε ένα πιο μόνιμο δίκτυο με ευρύτερο φάσμα καθηκόντων, έτοιμο να αντιδρά γρήγορα ανά πάσα στιγμή. **Το δίκτυο θα πρέπει να συνεχίσει να εργάζεται ευέλικτα και άτυπα για την ταχεία αντιμετώπιση κρίσεων που προκαλούν παρατεταμένες και σοβαρές διαταραχές στο σύστημα μεταφορών της ΕΕ.** Θα πρέπει να χρησιμεύει ως φόρουμ για τη συζήτηση και την εφαρμογή μέτρων έκτακτης ανάγκης και την άρση τους. Η Επιτροπή θα προεδρεύει του δικτύου, στο οποίο θα συμμετέχουν εκπρόσωποι των υπουργείων και οργανισμών μεταφορών των κρατών μελών και των οργανισμών μεταφορών της ΕΕ. Άλλα μέρη, όπως άλλοι οργανισμοί και φορείς της ΕΕ, εκπρόσωποι άλλων υπουργείων των κρατών μελών και ενδιαφερόμενοι φορείς του τομέα των μεταφορών, θα μπορούσαν να κληθούν να συμμετάσχουν στις συζητήσεις κατά περίπτωση.

Η Επιτροπή θα διασφαλίσει τη ροή πληροφοριών μεταξύ του δικτύου, των ολοκληρωμένων ρυθμίσεων της ΕΕ για την πολιτική αντιμετώπιση κρίσεων, άλλων ομάδων του Συμβουλίου, καθώς και ενωσιακών και διεθνών φόρουμ. Το δίκτυο θα υποβάλλει επίσης εκθέσεις σχετικά με τα αποτελέσματα των δοκιμών ετοιμότητας για την αντιμετώπιση κρίσεων που διοργανώνονται από οργανισμούς της ΕΕ και διεθνείς εταίρους. Μπορεί επίσης να προτείνει και να συντονίζει ειδική κατάρτιση για τη δοκιμή πρωτοκόλλων και τη βελτίωση της ετοιμότητας για την αντιμετώπιση κρίσεων. Το δίκτυο θα συμμετέχει σε δοκιμές ετοιμότητας, όταν κρίνεται σκόπιμο. Η Επιτροπή θα συνεχίσει επίσης να παρακολουθεί τακτικά τους χρόνους αναμονής στις πράσινες λωρίδες διέλευσης των συνόρων και να υποβάλλει αντίστοιχες σχετικές εκθέσεις στο δίκτυο. Με τον τρόπο αυτόν, θα καταστεί δυνατή η άμεση αντίδραση σε οποιαδήποτε ζητήματα που προκύπτουν.

8) Ενίσχυση της κυβερνοασφάλειας

Η Επιτροπή θα εντείνει τη συνεργασία στον τομέα της κυβερνοασφάλειας με τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: EASA), τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (στο εξής: EMSA), τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της ΕΕ (στο εξής: ERA), τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη λειτουργική διαχείριση συστημάτων ΤΠ μεγάλης κλίμακας στον χώρο ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης και τον ENISA. Η ισχύουσα νομοθεσία της ΕΕ για τις αερομεταφορές και τη ναυτιλία υποχρεώνει τις αρχές

και τους ενδιαφερόμενους να διενεργούν εκτιμήσεις κινδύνου που προσδιορίζουν κρίσιμα δεδομένα και συστήματα και να θέτουν σε εφαρμογή κατάλληλα μέτρα για την αντιμετώπιση τυχόν υπολειπόμενων κινδύνων. Τα εν λόγω μέτρα θα πρέπει να αναπτυχθούν περαιτέρω με στόχο τη βελτίωση της κυβερνοανθεκτικότητας, της ευαισθητοποίησης, της κατάρτισης και της ανταλλαγής πληροφοριών σε θέματα κυβερνοασφάλειας. Σύμφωνα με τη δράση 3, οι μελλοντικές αναθεωρήσεις της νομοθεσίας της ΕΕ για τις μεταφορές θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους κινδύνους κυβερνοεπιθέσεων και να τους καλύπτουν, όπου είναι αναγκαίο.

Η Επιτροπή πρότεινε ένα ολοκληρωμένο νομοθετικό πλαίσιο για την προστασία των κρίσιμων υποδομών, το οποίο καλύπτει επίσης την ανθεκτικότητα του τομέα των μεταφορών. Η πρόταση για την αναθεώρηση της οδηγίας για την ανθεκτικότητα των κρίσιμων οντοτήτων⁷² ορίζει ότι οι κρίσιμες οντότητες που προσδιορίζονται από τα κράτη μέλη ότι παρέχουν βασικές υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά πρέπει να προβαίνουν σε εκτιμήσεις κινδύνου και να λαμβάνουν μέτρα ενίσχυσης της ανθεκτικότητας, προκειμένου να καταστούν ανθεκτικότερες έναντι όλων των σχετικών ανθρωπογενών και φυσικών κινδύνων που δεν σχετίζονται με τον κυβερνοχώρο. Μόλις εγκριθεί το τελικό κείμενο, η Επιτροπή θα επιδιώξει την έγκαιρη εφαρμογή του και θα στηρίξει τα κράτη μέλη και τις κρίσιμες οντότητες, για παράδειγμα, με μια επισκόπηση των κινδύνων σε επίπεδο Ένωσης, ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, δοκιμές, καθώς και διευκόλυνση της συνεργασίας με τα κράτη μέλη. Στην παράλληλη πρότασή της για την αναθεώρηση της οδηγίας για την ασφάλεια δικτύων και πληροφοριών⁷³, η Επιτροπή προτείνει να ενισχυθεί η ανθεκτικότητα και η ετοιμότητα, απαιτώντας από τους οργανισμούς, συμπεριλαμβανομένων όσων δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών, να θεσπίσουν μέτρα συνέχισης των δραστηριοτήτων και διαχείρισης των κρίσεων.

Η Επιτροπή και οι οργανισμοί της ΕΕ θα συνεχίσουν να στηρίζουν την ανάπτυξη πρωτοκόλλων κυβερνοασφάλειας για τη διασφάλιση της συνέχισης των δραστηριοτήτων σε περίπτωση συμβάντος. Ο ENISA εξέδωσε κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη διαχείριση των κινδύνων κυβερνοασφάλειας στον σιδηροδρομικό τομέα⁷⁴ και στους λιμένες⁷⁵. Ο EASA επεξεργάζεται επί του παρόντος νομοθεσία για την κατοχύρωση της ασφάλειας στην πολιτική αεροπορία. Ο EMSA συνεργάζεται με τα κράτη μέλη και τον ναυτιλιακό κλάδο για τον εντοπισμό πιθανών κενών στην κυβερνοασφάλεια και μέτρων για την αντιμετώπισή τους. Το έργο αυτό θα χρησιμεύσει ως βάση για περαιτέρω συνεργασία με την Επιτροπή, όπως για την εφαρμογή μέτρων κυβερνοασφάλειας για τα πλοία.

Η Επιτροπή θα συνεργαστεί επίσης με διεθνείς εταίρους. Ο ΟΟΣΑ εξέδωσε το 2021 κατευθυντήριες γραμμές για τη διευκόλυνση των διεθνών ταξιδιών, εμπνευσμένες από το Ψηφιακό Πιστοποιητικό COVID της ΕΕ και άλλες κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ⁷⁶. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ΔΟΠΑ) θέσπισε πρότυπα σχετικά με προληπτικά μέτρα κυβερνοασφάλειας, τα οποία μεταφέρθηκαν στη νομοθεσία της ΕΕ για την ασφάλεια των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες το 2019⁷⁷. Επίσης, το ψήφισμα A40-12/1 του ΔΟΠΑ κάλεσε τις χώρες και τον κλάδο, μεταξύ

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/>

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

77 Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/1583 της Επιτροπής, της 25ης Σεπτεμβρίου 2019, για την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2015/1998 σχετικά με τον καθορισμό λεπτομερών μέτρων εφαρμογής των κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών από έκνομες ενέργειες, όσον αφορά τα μέτρα ασφάλειας στον κυβερνοχώρο, C(2019) 6825 (ΕΕ L 246 της 26.9.2019, σ. 15).

άλλων, να προσδιορίσουν τις απειλές και τους κινδύνους κατά της κυβερνοασφάλειας που διατρέχουν οι δραστηριότητες και τα κρίσιμα συστήματα της πολιτικής αεροπορίας, καθώς και τις συνέπειές τους. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη συμμετέχουν επίσης ενεργά σε διάφορες δραστηριότητες του ΔΟΠΑ στον τομέα της κυβερνοασφάλειας που βρίσκονται σε εξέλιξη, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής του σχεδίου δράσης του ΔΟΠΑ για την κυβερνοασφάλεια⁷⁸. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να συνεργάζεται στενά με τον EUROCONTROL για την προώθηση μιας εναρμονισμένης προσέγγισης όσον αφορά την κυβερνοασφάλεια και την κυβερνοανθεκτικότητα μέσω της ευαισθητοποίησης και της συνεργασίας με τους ενδιαφερόμενους για την ανάπτυξη αμυνών κατά των κυβερνοαπειλών. Ομοίως, η Επιτροπή θα συνεχίσει να στηρίζει την κυβερνοασφάλεια στη διεθνή ναυτιλία στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (στο εξής: ΔΝΟ). Ειδικότερα, ο ΔΝΟ συνιστά στις ναυτιλιακές εταιρείες να αντιμετωπίζουν επαρκώς τους κυβερνοκινδύνους στα οικεία συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας και οι ενώσεις του κλάδου έχουν καταρτίσει κατευθυντήριες γραμμές με βάση αυτή τη σύσταση.

9) Δοκιμές αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης στον τομέα των μεταφορών

Η Επιτροπή, από κοινού με τους αρμόδιους οργανισμούς ή άλλους φορείς, και βασιζόμενη στις υφιστάμενες διαδικασίες, προτείνει τη διενέργεια δοκιμών αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης με σκοπό την αξιολόγηση της ετοιμότητας για την αντιμετώπιση κρίσεων σύμφωνα με το παρόν σχέδιο.

Οι εν λόγω δοκιμές θα πρέπει να ενσωματωθούν στο γενικό σύστημα διαχείρισης κρίσεων της Επιτροπής και να ενταχθούν στον μέγιστο εφικτό βαθμό στις υφιστάμενες ασκήσεις της ΕΕ, με στόχο τη μεγιστοποίηση των εισροών και των αποτελεσμάτων. Ενδεικτικό παράδειγμα είναι η παράλληλη και συντονισμένη άσκηση του 2022, η οποία θα περιλαμβάνει συνιστώσα που αφορά τις μεταφορές. Οι δοκιμές θα μπορούσαν να βασίζονται σε πιθανά σενάρια τα οποία ενδέχεται να επηρεάσουν το σύστημα μεταφορών της ΕΕ, όπως πανδημία, φυσική καταστροφή, τρομοκρατική επίθεση, ενεργειακή ανεπάρκεια, κυβερνοεπίθεση μεγάλης κλίμακας (συμπεριλαμβανομένου λυτρισμικού) ή σοβαρή διακοπή τηλεπικοινωνιών. Ανάλογα με τις συνθήκες, θα πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες για τη μέγιστη εφικτή συμμετοχή σχετικών φορέων που μπορούν να συμβάλουν καθοριστικά στις δοκιμές, όπως ο ENISA, ο EMSA, ο EASA, ο διαχειριστής δικτύου του EUROCONTROL και ο ERA. Η Ευρωπαϊκή Μονάδα Συντονισμού Αεροπορικών Κρίσεων, υπό τη διαχείριση του διαχειριστή δικτύου του EUROCONTROL, μπορεί να διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στην αντιμετώπιση προκλήσεων στον τομέα των αερομεταφορών, όπως περιορισμοί που αφορούν την υγεία, τα σύνορα και τις μετακινήσεις.

Τα διδάγματα που αντλούνται από αυτές τις δοκιμές αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης θα πρέπει να βοηθήσουν τον κλάδο των μεταφορών και τις αρμόδιες αρχές, κατά περίπτωση, κατά την ανάπτυξη των οικείων σχεδίων για τη συνέχιση των δραστηριοτήτων. Θα πρέπει να εξετάσουν το ενδεχόμενο να θέσουν σε εφαρμογή εφεδρικά συστήματα και λύσεις εφεδρείας (π.χ. εναλλακτικές διαδρομές, διαφοροποιημένες προμήθειες, εναλλακτικά καύσιμα, εφεδρικές βάσεις δεδομένων, αδιάλειπτη συνδεσιμότητα και άλλα τεχνολογικά συστήματα και υποδομές) για την αντιμετώπιση διαφόρων κρίσεων. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να συνεχίσουν να ενισχύουν την ανθεκτικότητα και τη διαθεσιμότητα των υποδομών μεταφορών στην επικράτειά τους (συμπεριλαμβανομένων των λιμένων και των αερολιμένων) και να διασφαλίζουν τη διαθεσιμότητα βοηθητικών υπηρεσιών (όπως πρόσβαση σε σταθμούς ανεφοδιασμού, επαρκές επίπεδο υπηρεσιών

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

υγιεινής, εστίασης και παροχής καταλύματος). Τα αποτελέσματα των δοκιμών αντιμετώπισης καταστάσεως έκτακτης ανάγκης θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιηθούν για σκοπούς κατάρτισης (σε συνεργασία με ενδιαφερόμενους στον τομέα των μεταφορών και τα κράτη μέλη) και ευαισθητοποίησης. Το δίκτυο εθνικών σημείων επαφής για τις μεταφορές θα συζητήσει τα διδάγματα που αντλούνται από τις προαναφερόμενες δοκιμές και θα προτείνει ειδική κατάρτιση ετοιμότητας, κατά περίπτωση.

10) Συνεργασία με διεθνείς εταίρους

Κάθε κρίση που επηρεάζει το σύστημα μεταφορών της ΕΕ θα μπορούσε να έχει παγκόσμια διάσταση. Οι παρατηρήσεις που συγκεντρώθηκαν στο πλαίσιο δημόσιας διαβούλευσης⁷⁹ καταδεικνύουν την ανάγκη ενίσχυσης των διεθνών μηχανισμών συντονισμού, διότι η πανδημία COVID-19 αποκάλυψε αδυναμίες στην ικανότητα εναρμόνισης της παγκόσμιας αντίδρασης. Ως εκ τούτου, η ενίσχυση της ετοιμότητας για την αντιμετώπιση κρίσεων θα πρέπει να συζητείται τακτικά με τους κύριους διεθνείς εταίρους της ΕΕ, ειδικότερα με όσους διατηρούν στενότερους δεσμούς συνδεσιμότητας και όσους έχουν ειδική πείρα σε κρίσεις, σύμφωνα με την Global Gateway. Η πανδημία COVID-19 και η εισβολή της Ρωσίας στην Ουκρανία ανέδειξαν τη σημασία της συνεργασίας με τα Δυτικά Βαλκάνια —μέσω της Κοινότητας Μεταφορών— για την αποτελεσματική λειτουργία των πράσινων λωρίδων πέραν της ΕΕ, **καθώς και την επέκταση του δικτύου ΔΕΔ-Μ.** Ομοίως, οι πρόσφατες κρίσεις απέδειξαν επίσης ότι είναι σημαντικό να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην Κεντρική Ασία, καθώς και στις απομακρυσμένες περιοχές και τα υπερπόντια εδάφη, δεδομένων των ειδικών μεταφορικών αναγκών τους. Η Επιτροπή και η ΕΥΕΔ θα συνεχίσουν να προωθούν την ετοιμότητα για την αντιμετώπιση κρίσεων σε όλα τα σχετικά διεθνή φόρουμ και οργανισμούς, όπως ο ΔΟΠΑ και ο ΔΝΟ. Επίσης, η σχεδιαζόμενη τροποποίηση του κώδικα συνόρων του Σένγκεν για τον εξορθολογισμό της διαδικασίας θέσπισης περιορισμών μη ουσιαστικών μετακινήσεων αναδεικνύει επίσης την ανάγκη καλής συνεργασίας με τρίτες χώρες. Οι υβριδικές απειλές βρίσκονται ήδη στο επίκεντρο της συνεργασίας μεταξύ ΕΕ και NATO, με βάση τις κοινές δηλώσεις της Βαρσοβίας και των Βρυξελλών του 2016 και του 2018⁸⁰.

4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η επίθεση της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας επηρεάζει σοβαρά το σύστημα μεταφορών της ΕΕ. Η αύξηση των τιμών του πετρελαίου και του φυσικού αερίου, η διακοπή των αλυσίδων εφοδιασμού, το κλείσιμο εναέριων χώρων και αγορών και οι πιθανές ελλείψεις εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών επιτείνουν τις υφιστάμενες προκλήσεις της πανδημίας COVID-19. Ωστόσο, η σύγκρουση δείχνει ότι η ΕΕ έχει διδαχθεί πολλά από την κρίση της COVID-19, καθώς αντέδρασε ήδη πολύ γρήγορα στον πόλεμο. Η σύγκρουση ανέδειξε επίσης την ανάγκη να μειωθεί η εξάρτηση της ΕΕ από τα εισαγόμενα ορυκτά καύσιμα.

Το τοπίο των κινδύνων αλλάζει και είναι αναγκαίο το ολοκληρωμένο σύνολο εργαλείων που περιγράφονται στην παρούσα ανακοίνωση. Το επίπεδο ετοιμότητας μπορεί και πρέπει να ενισχυθεί. Μολονότι οι πρωτοβουλίες πρόληψης και ετοιμότητας μάς δίνουν τη δυνατότητα να προσαρμοζόμαστε στην κλιματική αλλαγή και να μετριάσουμε τους μεταβαλλόμενους κινδύνους, οι εν λόγω πρωτοβουλίες πρέπει να προσαρμόζονται και να επανεξετάζονται συνεχώς. Είναι αναγκαίο να συνεχιστεί η βελτίωση και η ενίσχυση των συστημάτων έγκαιρης προειδοποίησης για την παροχή αξιοποιήσιμων πληροφοριών που καθιστούν δυνατή τη λήψη τεκμηριωμένων αποφάσεων, και να

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

⁸⁰ Έκτη έκθεση προόδου σχετικά με την εφαρμογή της κοινής δέσμης προτάσεων που εγκρίθηκαν από τα Συμβούλια της ΕΕ και του NATO στις 6 Δεκεμβρίου 2016 και στις 5 Δεκεμβρίου 2017, 3 Ιουνίου 2021.

διασφαλιστεί η περαιτέρω μετουσίωση της έγκαιρης ενημέρωσης / ευαισθητοποίησης σε έγκαιρη δράση. Δεν υπάρχει έτοιμη λύση για την αντιμετώπιση μιας απρόβλεπτης κρίσης στο μέλλον. Η καλύτερη λύση είναι η βελτίωση των γνώσεων σχετικά με τα τρωτά σημεία και τους κινδύνους και ο μετριασμός τους. Με αυτόν τον τρόπο θα αναπτυχθεί και θα διατηρηθεί η ικανότητα της ΕΕ να αντιδρά γρήγορα, συντονισμένα και συνεργατικά με συνδυασμό ενωσιακών, εθνικών και τοπικών μέτρων.

Είναι ουσιώδους σημασίας τα κράτη μέλη να εφαρμόζουν τις αρχές αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και να αξιοποιούν πλήρως την εργαλειοθήκη της Επιτροπής για τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, με την επιλογή των κατάλληλων εργαλείων για τα συγκεκριμένα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν. Η Επιτροπή θα κατευθύνει ενεργά τη διαδικασία αυτή για την οικοδόμηση της ετοιμότητας αντιμετώπισης κρίσεων σε συνεργασία με τους οργανισμούς της ΕΕ, συντονίζοντας το δίκτυο εθνικών σημείων επαφής για τις μεταφορές και διενεργώντας τακτικά συζητήσεις με διεθνείς εταίρους και ενδιαφερόμενους φορείς.

Η Επιτροπή θα στηρίζει τα κράτη μέλη ώστε να βελτιώσουν την ετοιμότητά τους για την αντιμετώπιση κρίσεων. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εντατικοποιήσουν τη συνεργασία και τις συζητήσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη για να ενισχύσουν την ετοιμότητα και την αντίδρασή τους σε περίπτωση κρίσης που πλήττει τον τομέα των μεταφορών, με βάση την πείρα από τις κρίσεις της COVID-19 και της Ουκρανίας και τις διάφορες δοκιμές αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης. Η Επιτροπή θα στηρίζει επίσης τη διαδικασία αυτή διοργανώνοντας τακτικές δοκιμές προσομοίωσης κρίσεων με τους οργανισμούς της ΕΕ και θα κοινοποιεί τα διδάγματα που αντλούνται.

Η Επιτροπή καλεί το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο να συμμετάσχουν πλήρως στο νομοθετικό έργο για τον εκσυγχρονισμό και την ενίσχυση της ανθεκτικότητας του τομέα των μεταφορών της ΕΕ. Η ολοκλήρωση των εργασιών σχετικά με τις εκκρεμείς προτάσεις για το ΔΕΔ-Μ, τα ευφυή συστήματα μεταφορών, τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό, την πρωτοβουλία RefuelEU Aviation, την πρωτοβουλία FuelEU Maritime και τον κανονισμό για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων θα είναι ουσιώδους σημασίας για την ενίσχυση της μακροπρόθεσμης ανθεκτικότητας των μεταφορών της ΕΕ. Οι περιφερειακές και τοπικές αρχές της ΕΕ θα πρέπει επίσης να συνεργαστούν με την Επιτροπή για τη βελτίωση της αστικής κινητικότητας, σύμφωνα με το νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας.