



Euroopa Liidu  
Nõukogu

Brüssel, 25. mai 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

#### SAATEMÄRKUSED

---

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	23. mai 2022
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2022) 211 final
Teema:	KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE Transpordisektori hädaolukorra lahendamise plaan

---

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2022) 211 final.

---

Lisatud: COM(2022) 211 final



Brüssel, 23.5.2022  
COM(2022) 211 final

**KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA  
MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE**

**Transpordisektori hädaolukorra lahendamise plaan**

# KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE

## Transpordisektori hädaolukorra lahendamise plaan

### 1 SISSEJUHATUS

Viimase kahe aasta jooksul on ELi transpordisektorit tugevalt mõjutanud kaks suurt kriisi – COVID-19 pandeemia ja Venemaa sõjaline agressioon Ukraina vastu. COVID-19 pandeemia on rängalt mõjutanud kogu ühiskonda, sealhulgas transpordisektorit<sup>1</sup>. Haiguspuhangu ohjeldamise käigus võeti rahvusvahelise ja riigisisese reisimise piiramiseks eri meetmeid, näiteks füüsilise distantsi hoidmine, soovitus püsida kodus, ühistranspordi sulgemine, kontaktide jälgimine ja karantiin ning piiride sulgemine. Transpordisektorit mõjutas ka riiklike meetmete puudulik koordineerimine, mis takistas piiriüleseid vedusid<sup>2</sup> ning paljudel juhtudel võimendas inimesi ja majandust tabanud esialgset šokki<sup>3</sup>.

Venemaa poolt Ukraina vastu algatatud sõjalise agressiooni täielik mõju ei ole veel selgunud. Liikmesriikide ametiasutused ja ELi transpordiettevõtjad, eelkõige need, kes tegutsevad Ukraina naabruses asuvates liikmesriikides, on andnud enneolematu ulatuses humanitaarabi. Ka sõda ja sanktsioonid on tekitanud ELi transpordi jaoks palju probleeme, näiteks veokijuhtide kinnijäämine konfliktipiirkonnas, Venemaa õhuruumi sulgemine, Ukraina transporditaristu hävitamine, tarneahelate kärpimine ja surve naftahinna tõusuks.

Samas ei ole need kaks sündmust sugugi esimesed suured häired, millega ELi transpordisüsteem on kokku puutunud. Reisijate- ja kaubaveotranspordile avaldasid süsteemset mõju ka Islandi vulkaani Eyjafjallajökulli purse 14. märtsil 2010 ja Rastatti tunneli kokkuvarisemine 12. augustil 2017.

Käesolevas teatises esitatud hädaolukorra lahendamise plaanis pakutakse välja meetmed eri kriisidega toimetulekuks transpordisektoris<sup>4</sup>. See on komisjoni vastus nõukogu üleskutsele<sup>5</sup> koostada Euroopa kaubaveosektori jaoks pandeemiate ja muude suurte kriiside puhuks hädaolukorra lahendamise plaani. Ka säästva ja aruka liikuvuse strateegias<sup>6</sup> on ette nähtud, et komisjon koostab hädaolukorra lahendamise plaani, mis aitab tagada talitluspidevuse ja koordineerida reageerimismeetmeid transpordisektoris. Plaani koostamisel on arvesse võetud COVID-19 pandeemia käigus saadud kogemusi ja tehtud algatusi, näiteks teatis rohelise transpordikoridori kohta,<sup>7</sup> meremehi käsitlevad

1 2020. aastal moodustas Euroopa lennuliiklus vaid 45 % 2019. aasta tasemest ning reisijate arv vähenes rohkem kui 70 % (EUROCONTROL). 2020. aasta mõnel kuul vähenes ELi sadamates pardale minevate ja sealt lahkuvate reisijate arv 2019. aastaga võrreldes peaaegu poole võrra (45 %). Rongireisijate arv vähenes 42 % (Eurostat). Transporditeenuste sektori kogukäive vähenes 2019.–2020. aastal 13 %.

2 Meetmete andmebaasi kohta vt: <https://covid-statistics.jrc.ec.europa.eu/RMeasures>.

3 The impact of COVID-19 on the Internal Market (COVID-19 mõju siseturule), IPOL\_STU(2021)658219\_EN.

4 Võimalike kriiside hulka kuuluvad näiteks loodusõnnetused, pandeemiad, terrorirünnakud, küberrünnakud, lunavararünded, sõjalised konfliktid, sildade või tunnelite kokkuvarisemine või muud taristutõrked, ning elektrikatkestused.

5 Nõukogu järeldused, ST 12391/20.

6 COM(2020) 789 (final).

7 C(2020) 1897.

suunised<sup>8</sup> ja COVID-19 käsitlevate õigusaktide koondmäärus, millega kehtestati ajutised transpordimeetmed<sup>9</sup>. Kõnealune plaan on üks säästva ja aruka liikuvuse strateegia 8. juhtalgatuse „Ühtse turu tugevdamine“ (meede 58) raames seatud eesmärkidest. Sellega täiendatakse meedet 56, et hinnata COVID-19 pandeemia mõju transpordiühendustele ja konkurentsile ühtsel turul. Plaanis keskendutakse transpordisektorile – komisjon käsitleb tulevase ühtse turu erakorralise rahastamisvahendi<sup>10</sup> raames laiemaid küsimusi, nagu kaupade, teenuste ja isikute vaba liikumine ELi ühtsel turul ning toodete ja teenuste kättesaadavus.

**Paljud kõnealuses plaanis esitatud meetmed ja põhimõtted on juba kasulikuks osutunud ja aidanud lahendada probleeme, mis on seotud Venemaa sõjalise agressiooniga Ukraina vastu.** Allpool on esitatud küll mõned esialgsed järeldused, kuid uusi esilekerkivaid probleeme on vaja pidevalt ümber hinnata. Seepärast vaadeldakse alljärgnevas osas peamiselt ELi reageerimist COVID-19 pandeemiale. Sellele järgneb kriisivalmidust käsitlev osa, mis on suunatud tulevikku ja milles määratakse kindlaks põhimõtted transpordiga seotud ettenägematute olukordade lahendamiseks ning pakutakse välja eri meetmeid.

## **2 TRANSPORDISEKTORI TOETAMINE KRIISI AJAL**

**EL võttis kiiresti meetmeid, et lahendada COVID-19 põhjustatud probleemid ja taastada transpordiühendused.** Meetmete puhul keskenduti sellele, et viivitamata tagada katkematud kaubavood ja transporditeenuste osutamine. Samas näitas COVID-19 pandeemia ka seda, kuidas vastutuse jagunemine ELi ja liikmesriikide vahel sellistes olulistest küsimustes nagu tervishoid ja piirikontroll võib kiire ja koordineeritud poliitilise reageerimise tagamisel probleeme tekitada.

### **2.1. Kooskõlastamine, järelevalve ja teabe esitamine**

**Riiklike transpordiasutuste kontaktpunktide võrk parandas koordineerimist transpordisektoris.** Võrk loodi rohelisi transpordikoridore käsitleva teatise põhjal, et käsitleda konkreetseid transpordiküsimusi, ning seda on koordineerinud komisjon. Võrgul on olnud oluline mõju kriisi juhtimisele ja see täiendab ELi integreeritud poliitilist kriisidele reageerimise mehhanismi (IPCR), mis aktiveeriti kriisi esimestel päevadel 2020. aasta jaanuaris.

**Reaalajas teabe esitamine on siiski olnud keeruline.** Ajakohastatud teave on pandeemia puhul olnud oluline, kuna pandeemiaolukord ning sellega seotud nõuded ja eeskirjad muutuvad pidevalt. Inimestele ja ettevõtjatele kogu ELis on teavet edastatud veebisaidi Re-open EU<sup>11</sup> ja asjaomase mobiilirakenduse kaudu. Üks olulisemaid teabekanaleid oli komisjoni portaal „Teie Euroopa“,<sup>12</sup> mida külastati 2021. aasta juulis 9,9 miljonit korda. Need abivahendid on mänginud ohutu reisimise ja turismi taastamisel olulist rolli. Kuna eeskirju muudetakse sageli ning liikmesriikide ametiasutuste ja komisjoni vahelises

---

8 C(2020) 3100.

9 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 2020. aasta määrus (EL) 2020/698, milles sätestatakse seoses COVID-19 puhanguga ajutised erimeetmed teatavate tunnistuste, litsentside ja lubade uuendamise või pikendamise ning korraliste kontrollide ja jätkuõppe edasilükkamise kohta teatavates transpordialaste õigusaktide valdkondades (ELT L 165, 27.5.2020, lk 10–24).

10 [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13181-Single-market-new-EU-instrument-to-guarantee-functioning-of-single-market-during-emergencies\\_et](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_et)

11 Veebisait Reopen EU pakub COVID-19ga seotud teavet reisi- ja tervishoiumeetmete kohta ELis ja Schengeni ala riikides (Island, Liechtenstein, Norra ja Šveits). Teavet ajakohastatakse sageli ja see on kättesaadav 24 keeles.

12 [https://europa.eu/youreurope/index\\_et.htm](https://europa.eu/youreurope/index_et.htm)

teabevoos esineb puudusi, on teatavaid eeskirju käsitlev teave mõnikord aegunud<sup>13</sup>. Veebisait on küll reisijatele abiks, kuid ei sisalda transporditöötajate suhtes kohaldatavaid eeskirju.

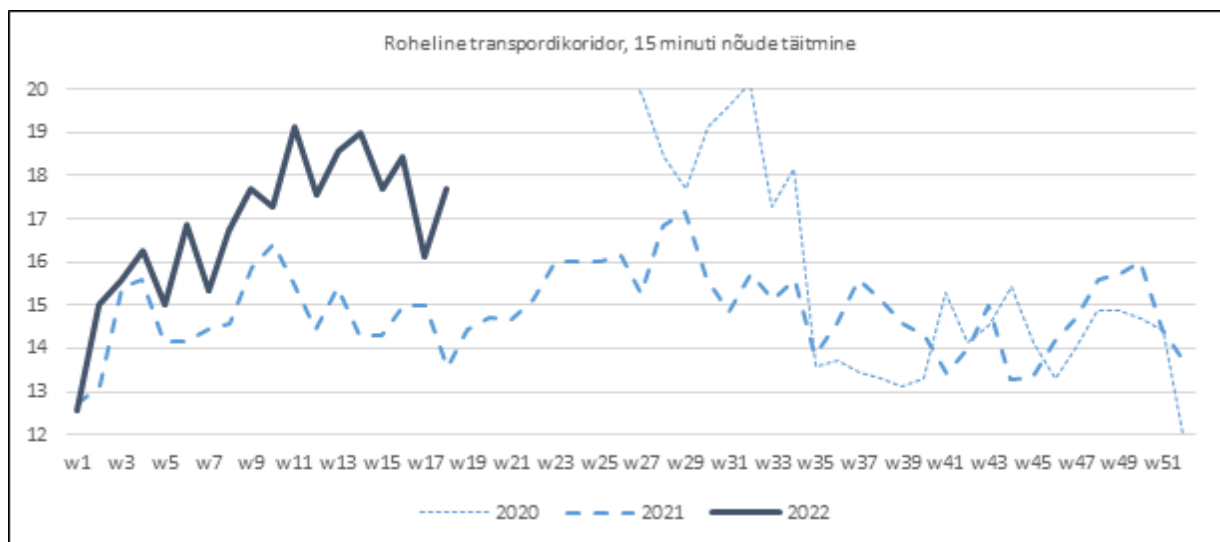
### ***Venemaa agressioon Ukraina vastu: teabe koordineerimine, jälgimine ja jagamine***

Riiklike transpordiasutuste kontaktpunktide võrk kutsuti uuesti kokku mõned päevad pärast seda, kui Venemaa alustas sõjalist agressiooni Ukraina vastu. See on olnud foorumiks liikmesriikidele, komisjonile, teistele ELi organitele ja mõnikord ka Ukraina esindajatele. Võrgus osalejad on arutanud ja koordineerinud meetmeid, et luua Ukrainasse suunduvaid ja sealt väljuvaid uusi transpordimarsruute ja tarneahelaid ning säilitada neid, mida praegu juba kasutatakse.

## **2.2. Kaubaveoprobleemide kõrvaldamine**

**Roheliste transpordikoridoride süsteem<sup>14</sup> on aidanud ELi liiklusvoogudel tegevust jätkata ja võimaldanud transporditöötajatel ületada piire mittediskrimineerival viisil.** Komisjon palus liikmesriikidel anda TEN-T võrgu sisepiiride ületuskohtadele roheline koridori piiriületuspunkti staatus ning kohaldada nende suhtes asjakohaseid eeskirju. Roheliste koridoride läbimine ei tohiks sisemaismaapiiridel kesta rohkem kui 15 minutit ning see piiriületusvõimalus peaks olema avatud kõikidele kaubaveokitele, mis veavad mis tahes kaupu.

Nagu palju sidusrühmad on märkinud,<sup>15</sup> aitasid rohelised transpordikoridorid kohe tagada katkematud transporditeenused ja leevendada tarneahelate häireid. See on vähendanud COVID-19 piirangute majanduslikku mõju transpordiettevõtetele ja aidanud elavdada ELi majandust. Tänu sanitaar- ja puhkerajatiste eeskirjadele on rohelised koridorid võimaldanud tagada ka transporditöötajate tervise ja ohutuse. Meede on olnud edukas – Euroopa Liidu Kosmoseprogrammi Ameti igapäevase jälgimissüsteemi andmetel oli keskmine ooteaeg Schengeni-sisestes piiripunktides alla 15 minuti<sup>16</sup>.



Tabel 1. Keskmine piiriületusaeg minutites (kõik ELi piiripunktid) ja selle lineaarne suundumus 2020. aasta juunist 2022. aasta maini nädalate lõikes.

13 Euroopa Kontrollikoja hinnang veebisaidi Re-Open.eu kohta, eriaruanne nr 15/2021: „Lennureisijate õigused COVID-19 pandeemia ajal: vaatamata Euroopa Komisjoni jõupingutustele ei ole põhiõigused kaitstud.“

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\\_et](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Contingency-plan-for-transport_et)

16 Ajavahemikul 3. juunist 2020, kui jälgimist alustati, kuni 30. septembrini 2021 oli igapäevane keskmine piiriületusaeg kõigis TEN-T võrgus asuvates ELi piiripunktides 15,5 minutit ning standardhälve 2,8 minutit. 2021. aastal olid samad näitajad vastavalt 15,1 ja 2 minutit.

**Lisaks võttis EL konkreetseid meetmeid, et tagada õigusaktide muutmine või tõlgendamine nii, et kriisi ajal säiliks transpordiühendused.** Teatavad veoettevõtjad ei suutnud viia lõpule menetlusi, mis olid vajalikud selleks, et täita ELi eeskirju sertifikaatide (nt ohutustunnistused), litsentside (nt juhiloa) või lubade uuendamise või pikendamise kohta. Liikumispiirangute tõttu ei suutnud liikmesriigid tagada, et ELi transpordieeskirjade kohaselt nõutavad testid, koolitused või kontrollid viiakse läbi ettenähtud tähtaegadeks. EL pikendas määruse (EL) 2020/698<sup>17</sup> (I koondmäärus) ja määruse (EL) 2021/267<sup>18</sup> (II koondmäärus) vastuvõtmisega asjakohastes ELi transpordialastes õigusaktides koolituseks, kontrollideks ning sertifikaatide ja lubade väljaandmiseks ette nähtud tähtaegu. Need meetmed, mille puhul oli igakülgselt kaalutud transpordiohutuse nõudeid ja mida paljud sidusrühmad soojalt tervitasid,<sup>19</sup> on võimaldanud asjaomastel transpordiettevõtetal ning üksikisikutel oma tegevust jätkata.

### 2.3. Reisijate ja transporditöötajate suhtes kohaldatavate reisimeetmete koordineerimine

**Pandeemia algusest alates on komisjon edendanud koordineeritud lähenemisviisi kohaldamist vaba liikumise piirangute suhtes, mis ELis pandeemia tõttu kehtestati.** Transpordihäirete vältimiseks kinnitati nõukogu soovitus 2020/1475<sup>20</sup> ja selle hilisemates muudatustes, et transporditöötajatel ei nõuta üldjuhul testimist või karantiini jäämist ning testimisnõude täitmiseks võib kasutada antigeeni kiirteste. Sellele järgnenud nõukogu soovitus 2022/107<sup>21</sup> on märgitud, et transporditöötajatel ei oleks vaja nõuda ELi digitaalset COVID-tõendi olemasolu.

Vastuseks Ukraina kriisile kinnitas komisjon oma teatises „Välispiiride haldamise tegevussuunised, mille kohaselt hõlbustatakse piiriületamist ELi ja Ukraina piiril“,<sup>22</sup> et transporditöötajad on tarneahelate jaoks üliolulised. Lisaks tegi komisjon tegi ettepaneku lihtsustada piiriületusmenetlusi, mida kohaldatakse Ukrainas töötavate transporditöötajate suhtes.

#### ***ELi digitaalne COVID-tõend ja ELi digitaalne reisija asukoha vorm***

Turvaline ja koostalitlusvõimeline ELi digitaalne COVID-tõend<sup>23</sup> ja muud terviseprotokollid, mille on välja töötanud komisjon ning Haiguste Ennetamise ja Tõrje Euroopa Keskus koos asjaomaste transpordiasutustega, on aidanud (võimaluse korral) taastada ohutu reisimise EL piires. Reisi- ja turismiühendused on laialdaselt tervitanud ELi digitaalset COVID-tõendit ja jõupingutusi ELi tasandil

17 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 2020. aasta määrus (EL) 2020/698, milles sätestatakse seoses COVID-19 puhanguga ajutised erimeetmed teatavate tunnistuste, litsentside ja lubade uuendamise või pikendamise ning korraliste kontrollide ja jätkuõppe edasilükkamise kohta teatavates transpordialaste õigusaktide valdkondades (ELT L 165, 27.5.2020, lk 10).

18 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2021. aasta määrus (EL) 2021/267, milles sätestatakse COVID-19 kriisi jätkumisega seoses ajutised erimeetmed, mis käsitlevad teatavate tunnistuste, litsentside ja lubade uuendamist või pikendamist, korraliste kontrollide ja jätkuõppe edasilükkamist teatavates transpordialaste õigusaktide valdkondades ning määruses (EL) 2020/698 osutatud teatavate ajavahemike pikendamist (EMPs kohaldatav tekst) (ELT L 60, 22.2.2021, lk 1).

19 [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Contingency-plan-for-transport\\_et](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Contingency-plan-for-transport_et)

20 Nõukogu 13. oktoobri 2020. aasta soovitus, mis käsitleb koordineeritud lähenemisviisi vaba liikumise piiramisele COVID-19 pandeemia reageerimisel (ELT L 337, 14.10.2020, lk 3).

21 Nõukogu 25. jaanuari 2022. aasta soovitus (EL) 2022/107, mis käsitleb koordineeritud lähenemisviisi ohutu vaba liikumise hõlbustamiseks COVID-19 pandeemia ajal ning millega asendatakse soovitus (EL) 2020/1475 (kättesaadav järgmisel aadressil: <http://data.europa.eu/eli/reco/2022/107/oj>)

22 C(2022) 1404 final.

23 Määrus (EL) 2021/953, millega kehtestatakse koostalitlusvõimeliste COVID-19 vaksineerimis-, testimis- ja läbipõdemistõendite (ELi digitaalne COVID-tõend) väljaandmise, kontrollimise ja aktsepteerimise raamistik, et hõlbustada vaba liikumist COVID-19 pandeemia ajal.

koordineeritud lähenemisviisi loomiseks reisimisele kui olulist vahendit, mis võimaldab kodanikel reisida ja julgustab neid seda tegema, tagades vajaliku prognoositavuse. Selle tagamiseks, et kodanikud ei jääks ilma sellest tõhusast ja eraelu puutumatu kaitsvast viisist tõendada oma COVID-19 staatust, tegi komisjon ettepaneku pikendada ELi digitaalse COVID-tõendi õiguslikku alust kuni 30. juunini 2023, kui teatavad rahvatervisepõhinevad vaba liikumise piirangud peaksid kehtima jääma ka pärast 30. juunit 2022.

Mitu liikmesriiki kehtestas aga reisija asukoha vormid ja muud deklaratsioonid (nt tervisedeklaratsioonid, piiriületaja ankeedid) koordineerimata viisil. Need on eri vormingutes ja mõned väljastatakse vaid paber kandjal. See on tekitanud reisijatele tarbetuid ebamugavusi ja probleeme, mida oleks saanud nõuetekohase koordineerimise abil vältida.

**COVID-19 pandeemia ajal võimaldasid ELi ja liikmesriikide ühised jõupingutused 650 000 ELi kodanikul turvaliselt koju tagasi pöörduda.** ELi elanikkonnakaitse mehhanismi kaudu repatrieeriti üle 100 000 inimese, sealhulgas 90 060 ELi kodanikku. COVID-19 pandeemia on märkimisväärselt mõjutanud ka transporditöötajaid. Transporditöötajad, kes tegutsevad kriisi eesliinil, on ELi piires liikudes pidanud kannatama piirangute tõttu, millega muu hulgas kaasnevad pikemad ooteajad piiridel ning piiratud majutus- ja puhkevõimalused. Eriti rängalt on see mõjutanud meremehi, kes piirangute ja piiratud transpordiühenduse tõttu olid sunnitud koju naasmist mitu kuud edasi lükkama. Komisjon on andnud liikmesriikidele suuniseid ELi piires reisimise kohta,<sup>24</sup> rõhutades vajadust tagada ohutud transiidikoridorid. Komisjon on toetanud ka meremehi, andes soovitusi nende tervise kaitse, repatrieerimise ja reisikorralduste kohta<sup>25</sup>. Ta on kutsunud liikmesriike üles looma ohutute sadamate võrku, kus oleks võimalik meeskonnad piiranguid kohaldamata välja vahetada. Komisjon on leevendanud ka viisanõudeid ja kehtestanud karantiinierandid, sealhulgas kolmandate riikide meremeeste jaoks.

### ***COVID-19 ja reisijate õigused***

Komisjon töötas välja varajased suuniseid selliste ELi õigusaktide kohaldamise kohta, milles käsitletakse reisijate õigusi seoses COVID-19ga<sup>26</sup>. Komisjon andis välja soovitusi vautšerite kohta, mida reisijatele pakutakse tühistatud reisi- ja transporditeenuste hüvitamise alternatiivina. Soovitusel kirjeldati ka võimalusi, kuidas liikmesriigid saaksid suurendada transpordiettevõtjate finantslikviidsust<sup>27</sup>. Komisjon edastas tarbijakaitsealase koostöö jõustamisvõrgule 2020. aasta detsembris teavet mitme lennuettevõtja tühistamis- ja tagasimaksepoliitika kohta. Sellega seoses toimusid arutelud, milles osalesid komisjon, liikmesriikide tarbijakaitseasutused ja 16 suuremat lennuettevõtjat. Arutelude tulemusel kohustusid asjaomased lennuettevõtjad andma reisijatele tühistatud lendude kohta üksikasjalikumate teavete ja tagama õigeaegsed tagasimaksed<sup>28</sup>.

24 C(2020) 1897 final.

25 C(2020) 119/01.

26 18. märtsi 2020. aasta tõlgendussuunised, millele 13. mail 2020 järgnes soovitus vautšerite kohta.

27 Komisjoni 13. mai 2020. aasta soovitus (EL) 2020/648 vautšerite kohta, mida pakutakse reisijatele tühistatud pakettreiside ja transporditeenuste hüvitamise alternatiivina COVID-19 pandeemia kontekstis (C/2020/3125, ELT L 151, 14.5.2020, lk 10–16).

28 Lisateave lennuettevõtjate konkreetsete kohustuste kohta: [https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/air-travel\\_et](https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/air-travel_et).

Komisjon palus liikmesriikidel kasutada EU Piloti platvormi, et anda teavet reisijate õigusi käsitlevate ELi õigusaktide kohaldamise, järelevalve ja täitmise tagamise kohta COVID-19 kriisi ajal. Erilist tähelepanu pööratakse transpordiettevõtetele ja sellele, kas reisijatele antakse võimalus valida tagasimaksete või vautšerite vahel. Komisjon algatas rikkumismenetluse liikmesriikide suhtes, kelle kehtestatud eeskirjad ei olnud kooskõlas ELi reisijate õigusi käsitlevate õigusaktidega. Selle tulemusel tühistati need vastuolulised siseriiklikud eeskirjad.

#### **2.4. Transpordiühenduste säilitamine**

**EL on oma seadusandlike muudatustega leevendanud transpordiettevõtete suhtes kohaldatavate õigusaktide sätteid.** Lennutegevusluba väljaandva liikmesriigi asutusele on antud võimalus jätta lennuettevõtja lennutegevusluba peatamata või tühistamata ka siis, kui asjaomane lennuettevõtja ei suuda enam oma rahalisi kohustusi 12 kuu jooksul täita. Õigusaktidega nähti ette meetmed lennujaamade ja maapealse teeninduse ettevõtjate toetamiseks, eelkõige lubades lennujaamadel kohaldada maapealse käitluse lepingute sõlmimiseks kiirmenetlust, kui mõni teenuseosutaja peaks COVID-19 kriisi tõttu tegevuse lõpetama<sup>29</sup>.

#### ***Teenindusaegade määrase<sup>30</sup> muutmine***

EL võttis kiiresti vastu seadusandlikud muudatused, mis võimaldavad lennuettevõtjatel säilitada oma teenindusajad järgmisel vastaval hooajal ka siis, kui nad ei ole kasutanud asjaomastest teenindusaegadest vähemalt 80 %, nagu üldiselt on ette nähtud. Nende muudatuste eesmärk on pakkuda lennuettevõtjatele rahalist abi ja vältida olukorda, kus nad peavad lende tegema vaid teenindusaegade säilitamiseks. Lisaks võimaldavad muudatused tagada, et lennujaamade läbilaskevõimet kasutatakse konkurentsivõimeliselt, mis on nii tarbijate kui ka lennuühenduste huvides.

Merendussektori õigusaktide leevendamine on võimaldanud sadamavaldajal või vastutaval ametiasutusel meresadamate taristu kasutustasude maksimisest loobuda, neid vähendada või maksmist edasi lükata<sup>31</sup>. Raudteesektoris on kehtestatud ajutised eeskirjad, millest saavad kasu raudteeveoettevõtjad, näiteks võimaldades taristuettevõtjatel kehtestada kasutustasud, mis on tegevuskuludest väiksemad<sup>32</sup>. Mõne ELi eeskirja ülevõtmine ja rakendamine on edasi lükatud, et vähendada liikmesriikide koormust ja võimaldada neil keskenduda viiruse leviku tõkestamisele<sup>33</sup>.

**ELi riigiabi eeskirjad on võimaldanud liikmesriikidel anda ajutist erakorralist abi, et kompenseerida likviidsuse järsku vähenemist või hüvitada COVID-19ga otseselt seotud kahju.** Komisjon võttis 19. märtsil 2020 vastu riigiabi ajutise raamistiku<sup>34</sup> et toetada majandust COVID-19

29 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 2020. aasta määrus (EL) 2020/696, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta seoses COVID-19 pandeemiaga (ELT L 165, 27.5.2020, lk 1).

30 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. märtsi 2020. aasta määrus (EL) 2020/459, millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (ELT L 99, 31.3.2020, lk 1); Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2021. aasta määrus (EL) 2021/250, millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 95/93 seoses COVID-19 kriisist tingitud ajutise vabastusega teenindusaegade kasutamise nõuete kohaldamisest liidu lennujaamades (ELT L 58, 19.2.2021, lk 1).

31 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. veebruari 2017. aasta määrus (EL) 2017/352, millega luuakse sadamateenuse osutamise raamistik ja sadamate finantslääbipaistvuse ühised normid (ELT L 57, 3.3.2017, lk 1).

32 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. oktoobri 2020. aasta määrus (EL) 2020/1429, millega kehtestatakse meetmed kestliku raudteeturu jaoks seoses COVID-19 puhanguga (ELT L 333, 12.10.2020, lk 1).

33 Vt nt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 2020. aasta direktiiv (EL) 2020/700, millega muudetakse direktiive (EL) 2016/797 ja (EL) 2016/798 ülevõtmisperioodi pikendamise osas (ELT L 165, 27.5.2020, lk 27).

34 ELT C 91I, 20.3.2020, lk 1. Ajutist raamistikku on mitu korda muudetud.

kriisi ajal. Raamistikus on sätestatud riigiabi tingimused, et leevendada mis tahes tõsiseid häireid liikmesriikide majanduses. Seda kohaldatakse peaaegu kõigi sektorite ja ettevõtjate, sealhulgas transpordiettevõtjate suhtes, kes tegutsevad ühes kriisist kõige enam mõjutatud valdkonnas. Raamistiku eesmärk on leevendada ettevõtjate likviidsusnappust, võimaldades pakkuda näiteks otsetoetusi, maksusoodustusi, riigigarantiisid laenudele, subsideeritud riiklikke laene ja rekapiitalseerimisvõimalusi.

**Lisaks on komisjon selgitanud, kuidas kriisiolukorras tõlgendada ELi olulisemaid transpordi-, riigiabi- ja riigihanke-eeskirju**, võttes vastu liikmesriikidele mõeldud suunised. See on võimaldanud liikmesriikidel muuta olemasolevaid maismaa<sup>35</sup>, õhu<sup>36</sup> ja meretranspordiga<sup>37</sup> seotud avaliku teenindamise kohustuse lepinguid vastavalt COVID-19 kriisist tulenevatele vajadustele. Komisjon on välja andnud ka suunised uute avaliku teenindamise kohustuste lepingute sõlmimise kiireks menetlemiseks, et säilitada põhilised transpordiühendused, kui kommertsteenuseid kriisi tõttu pakkuda ei suudeta. Need seadusandlikud meetmed on ajutised ja kehtivad vaid COVID-19 kriisi ajal. Eespool nimetatud meetmete kiire vastuvõtmine näitab, et komisjon, parlament ja nõukogu suudavad sellistele kriisidele tõhusalt reageerida.

**Liikmesriigid võivad määrata uued avaliku teenindamise kohustused, eriti juhul, kui on oht, et transpordiühendused ootamatult kaovad.** Komisjon on andnud suuniseid avaliku teenindamise kohustuste täitmise hüvitamiseks COVID-19 puhangu ajal<sup>38</sup> ja pidanud liikmesriikidega mitmeid kahepoolseid arutelusid.

## **2.5. Oluliste transporditoimingute sihipärane rahastamine**

Erakorralise toetuse rahastamisvahendi paindlikkus võimaldas erakorralise toetuse rahastamisvahendist liikmesriikidele COVID-19 kriisile reageerimiseks eraldatud 2,7 miljardist eurost teha transpordiga seotud meetmete jaoks kiiresti kättesaadavaks 220 miljonit eurot. Selle summa jaotamiseks koostati erakorralise toetuse rahastamisvahendi raames liikuvuspakett, mille rakendamist alustati 19. juunil 2020 ja mis aitab liikmesriikidel vajaduspõhiselt rahastada COVID-19 kriisiga seotud kaubavedusid ning patsientide ja meditsiinirühmade transporti. Kokku on toetatud rohkem kui 2 000 õhu-, maismaa- või merevedu meditsiiniseadmete ja -rühmade transpordiks ning patsientide üleviimiseks. Kaubavedusid on kokku rahastatud rohkem kui 164 miljoni euroga. Praeguseks on liikmesriikidele meditsiinirühmade transpordiks ja patsientide üleviimiseks eraldatud üle üheksa miljoni euro, mis võimaldab rahastada rohkem kui 450 tervishoiutöötaja ja ligikaudu 350 patsiendi transporti. Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide liikuvuspaketist on kasu saanud 21 liikmesriiki.

### ***ELi vastus Venemaa sõjalisele agressioonile Ukrainas***

24. veebruaril 2022 alustas Venemaa täiemõõdulist sõjalist rünnakut Ukraina vastu. Konflikti esimestel nädalatel põgenes Ukrainast ELi üle 3,9 miljoni inimese. EL andis Ukrainale 1,2 miljardit eurot makromajanduslikku finantsabi, millest märtsis maksti sooduslaenuena välja 600 miljonit eurot ja teine 600 miljoni euro suurune osa on veel välja maksmata. Lisaks kanti 7. aprillil Ukraina eelarvesse üle rohkem kui 120 miljoni euro suurune erakorraline toetus, mis aitab katta valitsemissektori põhikulusid. EL suunab ümber käimasolevad projektid (100–200 miljonit eurot), et anda erakorralist abi ning katta elanikkonna ja ametiasutuste pakilised vajadused. Komisjon on vastu võtnud ka uue 330

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

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](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](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](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/air_transport_overview_sa_rules_during_coronavirus.pdf)

miljoni euro suuruse erakorralise paketi. EL on võtnud mitmesuguseid meetmeid, et karistada Venemaad ja abistada Ukrainat. Transpordiga seotud meetmed hõlmavad muu hulgas järgmist:

(-) EL on Euroopa Liidu Lennundusohutusameti avaldatud konfliktipiirkonna teabebülletäänis soovitanud mitte korraldada ärilende kogu Ukraina ja Valgevene õhuruumis ja teatavates Venemaa õhuruumi osades. Seda soovitusi laiendati peagi ka Moldova õhuruumile.

(-) EL on sulgenud oma õhuruumi Venemaa lennuettevõtjatele ja ettevõtjatele<sup>39</sup>.

(-) EL kehtestas 9. märtsil piirangud seoses järgmisega:

i) kõikide lennunduskaupade ja -tehnoloogiate (õhusõidukid, kosmoseaparaadid ja nende osad) otsene või kaudne müük, tarnimine, liisimine, üleandmine ja eksportimine;

ii) otseselt või kaudselt kindlustuse ja edasikindlustuse pakkumine kõikidele eespool nimetatud lennunduskaupadele ja -tehnoloogiatele;

iii) remondi- ja hooldusteenuste pakkumine eespool nimetatud lennundustoodetele.

(-) EL lisas Venemaa raudteed loetellu asutustest, kelle suhtes kohaldatakse finantssanktsioone. Venemaa raudteega seotud isikud ja nende tütarettvõtjad on lisatud loetellu isikutest, kelle suhtes EL kohaldab piiravaid meetmeid.

(-) EL kehtestas meresõidu- ja raadioseadmete kohta sanktsioonid, millega keelatakse järgmine:

i) selliste toodete müük, tarnimine, üleandmine või eksportimine Venemaa füüsilisele või juriidilisele isikule, üksusele või asutusele Venemaal kasutamiseks või Venemaa lipu all sõitva laeva pardale paigutamiseks;

ii) tehnilise abi, vahendusteenuste või muude teenuste osutamine ning asjaomaste toodetega seotud rahastamine ja rahaline toetamine.

(-) EL võttis 8. aprillil vastu täiendavad sanktsioonid, millega keelati Venemaa lipu all sõitvatel laevadel (sealhulgas jahid) külastada ELi sadamat, lisaks keelati Venemaal ja Valgevenes asutatud autoveo-ettevõtjatel kaupade maanteevedu Euroopa Liidu territooriumil.

(-) Euroopa Liit aktiveeris Ukraina taotlusel ELi kodanikukaitse mehhanismi, millest antakse toetusi Venemaa sõjalise agressiooni tagajärgede leevendamiseks. Liidu kodanikukaitse mehhanismi Poolas, Rumeenias ja Slovakkias asuvate logistikakeskuste kaudu on Ukrainasse saadetud tuhandeid tonne abi kõigilt ELi liikmesriikidelt. Liidu kodanikukaitse mehhanismi abi on seoses rändajate sissevooluga taotlenud ka Ukraina naaberriigid. Lisaks Ukrainale kasutatakse liidu kodanikukaitse mehhanismi ka eri vormis kriitilise toetuse pakkumiseks Moldovale, Poolale, Slovakkiale ja Tšehhi Vabariigile, kes kõik on konflikti eest põgenevate pagulaste peamised sihtriigid. Liidu kodanikukaitse mehhanismi kasutati ka selleks, et võimaluse korral hõlbustada ELi kodanike repatrieerimist. Hädaabiteenuste logistikakeskused loodi kohalike omavalitsuste vastutusel Poolas, Slovakkias ja Rumeenias ning neid rahastati täielikult liidu kodanikukaitse mehhanismist.

39 Nii Venemaa kui ka Valgevene on sulgenud oma õhuruumi ELi lennuettevõtjate käitatavatele lendudele. ELis registreeritud õhusõidukid on ümber registreeritud ja Venemaal rahvusvahelise õiguse alusel edasi kindlustatud.

(–) Aktiveeriti ajutise kaitse direktiiv,<sup>40</sup> mida kohaldatakse nii Ukraina kui ka muude riikide kodanike suhtes, kes ei saa Ukrainasse ohutult tagasi pöörduda.

(–) Töötati välja välispiiri haldamise tegevussuunised piiriületuste hõlbustamiseks ELi-Ukraina piiril Kõnealusel suunised hõlmavad ka transporditöötajaid<sup>41</sup>.

(–) Lõksu jäänud ELi veoautojuhtidel aidatakse Ukrainast, Venemaalt ja Valgevenest koju tagasi pöörduda, kohaldades lihtsustatud menetlusi.

(–) Peatati kõik põhjamõõtmelise partnerluse transpordi- ja logistikameetmed, mis on seotud Venemaa ja Valgevenega.

(–) Mõned liikmesriigid on pakkunud ukrainlastele tasuta ühistransporti. Meetmeid on võtnud ka paljud ELi transpordiettevõtted, pakkudes Ukraina ja selle elanike toetamiseks näiteks tasuta lennu-, bussi- või rongipileti; või aidates kohale toimetada humanitaarabi.

(–) Ukrainaga piirnevad liikmesriigid on loonud vastuvõturajatisi või transpordisõlmi.

(–) Komisjon on aktiveerinud riiklike transpordiasutuste kontaktpunktide võrgu.

(–) Pidades silmas Venemaa sissetungi Ukrainasse, esitas Euroopa Komisjon kava (RePower EU), et kaotada Euroopa sõltuvus Venemaa fossiilkütustest juba enne 2030. aastat, alustades gaasist<sup>42</sup>.

(–) Osana ELi toetusest Ukrainale seoses Venemaa sõjalise agressiooniga lõi komisjon 12. mail solidaarsuskoridorid,<sup>43</sup> mis koosnevad meetmetest, mille eesmärk on aidata Ukrainal eksportida oma põllumajandustooteid. Pärast Venemaa sissetungi Ukrainasse ja Ukraina sadamate blokeerimist tuleb Ukraina teravilja ning muude põllumajandustoodete puhul leida sihtkohta toimetamiseks alternatiivsed logistikamarsruudid. Komisjon esitab teatise tegevuskava solidaarsuskoridoride loomiseks, et tagada Ukrainale võimalus eksportida teravilja ja importida vajalikke kaupu alates humanitaarabist ning lõpetades loomasööda ja väetistega. See aitab toetada Ukraina majandust ja ülemaailmset toiduga kindlustatust. Komisjon määras koos liikmesriikide ja sidusrühmadega kindlaks mõned prioriteetsed meetmed:

- teha kättesaadavaks täiendavad kaubarongid, laevad ja veoautod;
- tagada, et transpordivõrkudel ja ümberlaadimisterminalidel oleks piisav läbilaskevõime Ukraina põllumajandustoodete ekspordiks;
- edendada maksimaalset paindlikkust ja leida piisav hulk töötajaid tollitoimingute ning muude kontrollide tegemiseks;
- teha kindlaks võimalused Ukraina põllumajandustoodete ladustamiseks ELi territooriumil;

40 EL võttis selle õigusakti vastu 2001. aastal seoses endisest Jugoslaavia konfliktist põhjustatud põgenike sissevooluga. Enne 3. märtsi 2022 ei olnud kõnealust direktiivi kunagi aktiveeritud. Kuni 7. aprillini 2022 on ajutist kaitset palunud rohkem kui 1,6 miljonit inimest.

41 C(2022) 1404 final.

42 COM(2022) 108 final.

43 COM(2022) 217 (final).

- parandada keskpikas perspektiivis ELi ja Ukraina vahelisi transpordiühendusi, suurendades uute ekspordikoridoride taristuvõimsust ja luues Ukraina ülesehitamise raames uusi taristuühendusi.

(–) 12. mail kiitis komisjon heaks Ukrainaga sõlmitud kõrgetasemelise kokkuleppe,<sup>44</sup> millega pandi üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) raames paika Ukrainat kujutavad uued soovituslikud kaardid, mis on osa komisjoni poliitikast laiendada TEN-T võrku ka naaberriikidesse.

### 3 KRIISIKS VALMISOLEK

**Venemaa sõda Ukrainas on näidanud, kui oluline on valmisolek.** Tänu olemasolevale suutlikkusele sai EL kiiresti anda tõhusat abi Ukrainale ja riigist põgenevatele pagulastele. Ei ole veel teada, milline on sõja või järgmise kriisi täielik mõju ja kuidas see võiks mõjutada transporti. Tõhus reageerimismehhanism ei peaks olema suunatud ainult ühele transpordiliigile, sest süsteemsed häired ühes transpordiliigis võivad mõjutada kogu võrku.

**ELi 2021. aasta aruandes tulevikusuundade strateegilise analüüsi kohta<sup>45</sup> tuuakse esile tegurid, mis võivad mõjutada ELi transporti, sealhulgas kliimamuutused ja muud keskkonnaprobleemid, julgeolekuohud ja terrorism, digitaalne hüperühendus ning tehnoloogiline ümberkujundamine.** ELi transpordisektorile on ka varem tehtud või püütud teha terrorirünnakuid, kuna tegemist on tõhusa sihtmärgiga, mida iga päev kasutab suur hulk inimesi<sup>46</sup>. COVID-19 pandeemia ajal võeti sihikule telekommunikatsioonisektor, sealhulgas 3G/4G/5G taristu (nt repiiterid, repiiteri sillad ja mobiilimastid) ning muud võrgukomponendid (nt releed ja kaablid). 2021. aasta juulis põhjustasid üleujutused Belgias ja Saksamaal palju surmajuhtumeid ning tõsiseid ja pikaajalisi transpordihäireid.

**Erilist tähelepanu tuleb pöörata küberturvalisusele.** Säästva ja aruka liikuvuse strateegias tunnustatakse vajadust pöörata suur tähelepanu transpordisektori küberturvalisusele, et võidelda küberohtudega. Euroopa Liidu Küberturvalisuse Ameti (ENISA)<sup>47</sup> andmetel tavatsevad küberkurjategijad rünnata kriitilisemaid tervishoiu-, transpordi-<sup>48</sup> ja energiataristuid. Venemaa agressioon Ukraina vastu on suurendanud muret seoses küberohuga, mis võib muu hulgas ähvardada ka ELis asuvaid sihtmärke.

#### **3.1. Transpordisektori hädaolukorra lahendamise põhimõtted**

Suurteks sündmusteks valmistumisel ja neile reageerimisel tuleks lisaks muudele asjakohastele ELi põhimõtetele alati järgida hädaolukorra põhimõtteid, mida kirjeldatakse allpool.

- I. **Proportsionaalsus:** kaupade või inimeste transporti piiravaid meetmeid tuleks kasutada üksnes siis, kui muu ei aita. Kõik meetmed peavad olema nõuetekohaselt põhjendatud, tõendus põhised ja proportsionaalsed, neid tuleb korrapäraselt jälgida ja läbi vaadata, neist tuleb kiiresti teatada, neid tuleb ajutiselt kohaldada ning need tuleb võimalikult kiiresti tühistada<sup>49</sup>.

44 C(2022) 3204 final.

45 [https://ec.europa.eu/info/strategy/strategic-planning/strategic-foresight/2021-strategic-foresight-report\\_et](https://ec.europa.eu/info/strategy/strategic-planning/strategic-foresight/2021-strategic-foresight-report_et).

46 Madrid (2004), London (2005), Glasgow (2007), Frankfurdi lennujaam (2011), Oignes (Thalys, 2015), Brüssel (2016), Würzburg (2016), Brüssel (2017) või London (2017).

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

48 Näiteks merendussektoris on küberrünnakud alates 2017. aastast tabanud nelja suuremat mereveoettevõtjat (APM Maersk, CMA CGM, COSCO, Mediterranean Shipping Company).

49 Samad põhimõtted kehtivad ka keskkonna-, sotsiaal- või tervisekaitsemeetmete ajutise peatamise kohta.

- II. **Diskrimineerimiskeeld:** meetmed ei tohiks olla põhjendamatult diskrimineerivad rahvuse või päritolu suhtes, samuti tuleks vältida diskrimineerimist eri transpordiliikide või transporditavate kaupade puhul. Meetmed peaksid tagama transporditöötajate (sealhulgas kolmandate riikide elanike) mittediskrimineeriva kohtlemise ning aitama võimaluse korral tühistada nende suhtes kohaldatavad reisi- või liikluspiirangud ja kõrvaldada neile täiendavat halduskoormust tekitavad probleemid, pidades silmas transporditöötajate olulist rolli kaubaveokite tarneahelates. Samu põhimõtteid tuleks kohaldada ka reisijate mittediskrimineerimise suhtes.
- III. **Tegevuse koordineerimine:** kõik meetmed tuleks kooskõlastada transpordiasutustega, kasutades riiklike transpordiasutuste kontaktpunktide võrku. Kontaktpunktide võrgu, ELi ja rahvusvaheliste horisontaalsete kriisiohjefoorumite vahel tuleks luua sidekanalid. Asjaomaste asutuste vaheline koordineerimine peab algama juba esimestest sammudest, eelkõige juhul, kui meede on seotud TEN-T võrgu ja rohkem kui ühe liikmesriigiga.
- IV. **Läbipaistvus, teabevahetus ja dialoog:** kõikidest meetmetest tuleks enne nende jõustumist selgelt teavitada asjaomaseid sidusrühmi,<sup>50</sup> samuti tuleks neid sidusrühmadega arutada ja meetmeid vajaduse korral kohandada. Tuleks tagada pidev dialoog sidusrühmadega, sealhulgas rahvusvaheliste partneritega.
- V. **Kooskõla ELi poliitikaga:** vältida tuleb selliseid siseriikliku ja kohaliku tasandi meetmeid, mis kahjustavad Euroopa ühtse transpordipiirkonna toimimist. Kui transpordisektoriga seotud hädaolukorra meetmed kehtestatakse ELi tasandil, peaksid asjaomased asutused siseriiklikud meetmed viivitamata tühistama.
- VI. **Transpordisüsteemi terviklikkus:** ühe transpordiliigi probleemide lahendamiseks võetavate meetmete puhul tuleks arvesse võtta kõiki transpordiliike ja need täiel määral ära kasutada.
- VII. **Erivajadustega reisijate eest hoolitsemine:** erilist tähelepanu tuleks pöörata haavatavas olukorras olevate reisijate ja reisijarühmade (nt piiratud liikumisvõimega ja/või puudega isikud), lõksu jäänud reisijate, elutähtsatel kutsealadel töötavate reisijate ja piiriüleste töötajate vajadustele.
- VIII. **Hoolitsemine transporditöötajate vajaduste eest:** transporditöötajatele tuleb tagada ohutud, turvalised ja sobivad töötingimused<sup>51</sup>.

### **3.2. Transpordisektori hädaolukorra lahendamise meetmed**

**Komisjon esitab transpordisektori kriisivalmiduse ja reageerimisvõime suurendamiseks [10]meetmest koosneva paketi.** Meetmepaketti tuleks kasutada vastavalt eespool loetletud põhimõtetele. Meetmed ulatuvad pikemaajalistest ettevalmistavatest meetmetest selliste vahenditeni, mis võimaldavad koheselt meetmeid võtta. Ühine eesmärk on omada paremat ettevalmistust, et kiiresti reageerida mis tahes õnnetusele või sündmusele, mis võib põhjustada tõsiseid häireid ELi transpordisüsteemis. Sellise häire põhjuseks võivad olla loodusõnnetused, pandeemiad, terrorirünnakud,

50 Konkreetsetes olukordades, nagu Venemaa vastu suunatud majandussanktsioonid, võib osutada vajalikuks piirata teatavaid eelnevaid konsultatsioone.

51 Muu hulgas tuleks järgida töötervishoidu ja tööohutust käsitlevaid asjakohaseid ELi ja siseriiklikke õigusakte, sealhulgas nõukogu 12. juuni 1989. aasta direktiivi 89/391/EMÜ töötajate töötervishoiu ja tööohutuse parandamist soodustavate meetmete kehtestamise kohta (EÜT L 183, 29.6.1989, lk 1–8).

küberrünnakud, lunavara, sõjalised konfliktid, taristurike (nt silla või tunneli kokkuvarisemine) või elektrikatkestused.

## 1) ELi transpordialaste õigusaktide kohandamine kriisiolukordadega

**Mõned transpordialased õigusaktid juba sisaldavad eriklausleid.** Näiteks lennuteenuste määruse<sup>52</sup> artikkel 21, maismaatranspordi avaliku teenindamise lepingute sõlmimist käsitleva määruse<sup>53</sup> artikli 5 lõige 5, sadamateenuste määruse<sup>54</sup> artikli 7 lõige 4 ja rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitleva määruse<sup>55</sup> artikkel 10. Mõne kehtiva õigusaktiga on juba nähtud ette kohustus esitada hädaolukorra lahendamise plaanid. Neljanda raudteepaketi<sup>56</sup> kohaselt peavad raudteeveo-ettevõtjad koostama hädaolukorra lahendamise plaanid, et kaitsta ja abistada reisijaid suurte transpordihäirete korral<sup>57</sup>.

**ELi transpordialaseid õigusakte tuleb vajaduse korral muuta, et lisada sätted, mis aitavad suure kriisiga paremini toime tulla.** Need sätted ei tohiks siiski kaasa tuua põhjendamatuid erandeid ELi õiguse kohaldamisest. Seepärast tuleks selliste klauslite kehtestamist konkreetse määruse või direktiivi muutmisel või vastuvõtmisel hoolikalt kaaluda. Mõjuhinnangutes tuleks hinnata, kas eriklauslid on vajalikud ja kuidas need tuleks ette näha.

Seda arvesse võttes on komisjon TEN-T ja intelligentseid transpordisüsteeme käsitlevate õigusaktide hiljutiste läbivaatamiste käigus teinud ettepaneku lisada teatavad sätted<sup>58</sup>. TEN-T piiriüleste lõikude tugevdamine, mitmeliigilise transpordi suurendamine terminalide kaudu ja üleminek säästvatele transpordiliikidele on näited pikemaajalistest meetmetest, mida on vaja paremaks valmisolekuks. Komisjon kavatseb analüüsida, kas on asjakohane pakkuda täiendavat ajutist paindlikkust autovedude eeskirjade kohaldamisel sõidupiiirangute ja sõiduaegade suhtes, tagades samas vedude ohutuse.

Need alalised sätted võiksid hõlmata COVID-19 kriisile reageerimiseks kehtestatud ajutisi meetmeid, näiteks I ja II koondõigusaktiga või lennuteenuste määruse ja teenindusaegade määruse<sup>59</sup> muudatustega kehtestatud meetmeid (vt punkt 2.4). Samamoodi peaksid COVID-19 pandeemiast saadud õppetunnid käivitama kauaoodatud arutelud lennureisijate õigusi käsitleva määruse 261/2004 läbivaatamise üle, et tagada valmisolek tulevasteks kriisideks. Hädaolukorra lahendamise plaanide kehtestamine on samuti osa reisijate õigusi käsitlevate ELi õigusaktide käimasolevast hindamisest.

---

52 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (uuestisõnastamine) (ELT L 293, 31.10.2008, lk 3).

53 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 (ELT L 315, 3.12.2007, lk 1).

54 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. veebruari 2017. aasta määrus (EL) 2017/352, millega luuakse sadamateenuse osutamise raamistik ja sadamate finantslääbipaistvuse ühised normid (ELT L 57, 3.3.2017, lk 1).

55 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 300, 14.11.2009, lk 72).

56 Direktiivi 2012/34/EL (millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond) artikkel 54.

57 Lisaks kohustab uus rongireisijate õigusi käsitlev määrus (EL) 2021/782, mida hakatakse kohaldama alates 7. juunist 2023, raudteeveo-ettevõtjaid tegema nende kavade koostamisel koostööd jaamaülemate ja taristuettevõtjatega. Hädaolukorra lahendamise plaanides tuleb arvesse võtta ka vajadust hoiatus- ja infosüsteemidele ligipääsuks.

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

59 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. märtsi 2020. aasta määrus (EL) 2020/459, millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (ELT L 99, 31.3.2020, lk 1); Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2021. aasta määrus (EL) 2021/250, millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 95/93 seoses COVID-19 kriisist tingitud ajutise vabastusega teenindusaegade kasutamise nõuete kohaldamisest liidu lennujaamades (ELT L 58, 19.2.2021, lk 1).

## 2) Transpordisektorile piisava toetuse tagamine

**Transpordisektori vastupanuvõime tugevdamine käib käsikäes ELi transpordisüsteemi ühenduvuse ja kestlikkuse parandamisega.** Komisjon jätkab taaste- ja vastupidavusrahastu rakendamise tähelepanelikku jälgimist ja toetamist, mis aitab suurendada transpordisektori vastupanuvõimet kõigi transpordiliikide puhul. Liikmesriigid kavatsevad eraldada märkimisväärse osa taaste- ja vastupidavusrahastust transpordile, seades selle peamiste majandussektorite hulka, mis saavad kasu taasterahastu „NextGenerationEU“ raames tehtavatest investeeringutest. Nõukogu poolt heaks kiidetud 24 riiklikus taaste- ja vastupidavuskavas eraldatakse märkimisväärne summa Euroopa liikuvussüsteemi jätkusuutlikkuse parandamiseks. Kokku kulutavad liikmesriigid 70,7 miljardit eurot investeeringutele ja reformidele, mis on seotud rohepöördega transpordivaldkonnas ja mis moodustavad ligikaudu 15,7% eraldisest. Täiendavad investeeringud ja reformid transpordisektoris on suunatud muudele prioriteetidele, nagu digiüleminek ning sotsiaalne ja territoriaalne ühtekuuluvus. Kõikides riiklikes kavades on sellele valdkonna jaoks eraldatud teatav summa. Praeguses geopoliitilises kontekstis, mida märkimisväärselt mõjutab Venemaa sõjaline agressioon Ukrainas, on vajadus vähendada ELi sõltuvust fossiilkütustest muutunud üha põletavamaks probleemiks. Selle probleemi lahendamiseks avaldas komisjon 18. mail 2022 kava „REPowerEU“,<sup>60</sup> milles on esitatud Euroopa ühismeetmed selles valdkonnas. Taaste- ja vastupidavusrahastul on keskne roll olemasolevate ressursside mobiliseerimisel ja rakendamisel Euroopa ja liikmesriikide tasandil, et saavutada taaste- ja vastupidavusrahastu kava eesmärgid. Lisaks on sellised rahastamisvahendid nagu Euroopa ühendamise rahastu, sealhulgas Euroopa ühendamise rahastu digitaalvaldkond, Ühtekuuluvusfond, Euroopa Regionaalarengu Fond ja programm „InvestEU“, üliolulised, et parandada ühtse turu vastupanuvõimet, investeerides ühenduvusse, digitaliseerimisse ja digitaalse ühenduvuse taristusse ja ELi transpordisüsteemi mitmeliigilisse transporti, ning vähendada selle sõltuvust fossiilkütustest.

**Et tulevasele kriisile kiiresti reageerida, peaksid komisjon ja liikmesriigid vajaduse korral mobiliseerima muid vahendeid, sõltuvalt kriisi laadist.** Seda võib teha ka rahalise abi vormis, vabastades ettevõtted ajutiselt maksekohustustest. Komisjon võiks kaaluda ka seadusandlike meetmeid, millega antakse transpordisektorile rahalist abi. Nende meetmetega antakse sadamavaldajale või vastutavale asutusele võimalus meresadama taristu kasutustasude maksimisest loobuda, neid vähendada või nende maksmist edasi lükata või lubada raudteetaristuettevõtjatel kehtestada kasutustasud, mis on tegevuskuludest väiksemad (vt punkt 2.4). Arvestades, et iga kriis on erinev ja võib vajada eri meetmeid, analüüsitakse ajutise riigiabi vajadust juhtumipõhiselt, selle asemel et luua tulevikuks alaline ja jäik raamistik.

## 3) Kaupade, teenuste ja inimeste vaba liikumise tagamine

**Roheliste transpordikoridoride süsteemi, mis võeti edukalt kasutusele COVID-19 pandeemia ajal, saab vajaduse korral uuesti aktiveerida, et tulla toime mis tahes uue kriisiga, mis mõjutab ELi transporti.** Tagamaks, et piirikontroll sisepiiridel kehtestatakse vaid viimase abinõuna, täpsustati ja laiendati komisjoni ettepanekus Schengeni piirieskirjade<sup>61</sup> kohta loetelu sellest, mida liikmesriik peab hindama, kui ta otsustab piirikontrolli ajutiselt taaskehtestada. Uute eeskirjadega luuakse ka ühised vahendid välispiiri tõhusamaks haldamiseks rahvatervise kriisi korral, tuginedes COVID-19 pandeemiast saadud õppetundidele. Komisjonil on 2022. aastal kavas teha ettepanek **ühtse turu erakorraliste meetmete paketi** kohta. Sellega luuakse raamistik, mille alusel rakendatakse

60 COM(2022) 108 final.

61 COM(2021) 891 final.

transpordisektori jaoks olulisi kriisile reageerimise meetmeid, eelkõige seoses kaupade, teenuste ja isikute vaba liikumise, toodete ja teenuste kättesaadavusega ning läbipaistvuse ja koordineerimisega.

**Komisjon on kutsunud liikmesriike üles kohaldama hädaolukorra põhimõtteid ning leevendama kontrolli, taustakontrolli ja muid formaalsusi, et vähendada viivitusi rohelise koridori piiriületuspunktides ja tagada, et piiriületus ei kestaks kauem kui 15 minutit.** Liikmesriigid võivad samuti kaaluda kõigi nende territooriumil kehtivate sõidupiiirangute tühistamist (nädalalõpu ja öösõidukeelud, teatavatele transpordisektoritele müra vähendamiseks kehtestatud keelud jne), et hõlbustada autokaubavedu ja vajalikku transporditöötajate vaba liikumist. Samuti peaksid nad tagama, et elektroonilist dokumentide esitamist või ettenäitamist peetakse piisavaks ja soodustatakse. Samuti peaksid liikmesriigid jätkuvalt tunnustama piiriüleseid teenuseid osutavate rahvusvaheliste transporditöötaja tunnustust, nagu on kavandatud roheliste transpordikoridoride teatise<sup>62</sup> 3. lisas. See tunnustus on juba lisatud ELi piirivalveametnike praktilisse käsiraamatusse<sup>63</sup>.

Kui tekib COVID-19ga sarnane kriis, peaksid komisjon ja liikmesriigid tuginema kogemustele, mis saadi ELi ühtse digitaalse reisija asukoha vormi<sup>64</sup> ja reisijaid käsitlevate andmete jagamise platvormi väljatöötamisel seoses kontaktide piiriülese jälgimisega. ELi tasandil välja töötatud vahendid tuleks vajaduse korral kiiresti ja lihtsalt taaskäivitada.

#### ***Humanitaarkonvoide ja veoautode hädaabikoridoride loomine***

Selleks et aidata humanitaarkonvoidel kiiresti ja turvaliselt ületada ELi ja Ukraina piire, tehakse välispiiride haldamise tegevussuuniste teatistes liikmesriikidele ülesandeks seada oma piiripunktides sisse spetsiaalsed hädaabikoridorid. Samuti soovitatakse sarnaste koridoride loomist ka veoautode tarbeks, et tagada järjepidev varustamine kaupade ja teenustega ning transporditöötajate ohutu tagasipöördumine Ukrainast<sup>65</sup>.

#### **4) Pagulasvoogude haldamine ning lõksujäänud reisijate ja transporditöötajate tagasitoimetamine kodumaale**

**Kolmandates riikides peaksid ELi delegatsioonid ning liikmesriikide saatkonnad või konsulaadid jätkama konsulaarkriisideks valmisoleku suurendamist, eelkõige kohalike hädaolukorra lahendamise plaanide kaudu.** Tuleks kaaluda ettepanekut moodustada ühiseid ELi konsulaarkriisidele reageerimise meeskondi, mille tegevuses võiksid osaleda ka esindamata liikmesriigid ja see ettepanek ellu viia. Euroopa välissteenistus on tugevdanud oma konsulaaresinduste reageerimist kriisilukordadele ja valmisolekut, moodustades konsulaarkriisirühma, kes on valmis tegutsema ja koos ELi delegatsioonide võrgustikuga koordineerima liikmesriikide korraldatud kojutoomisi (liidu elanikkonnakaitse mehhanismi toetusel või mitte).

**Vajaduse korral võetakse kasutusele ELi elanikkonnakaitse mehhanism ja rescEU reserv.** Reisijad või töötajad võivad jääda lõksu ELi territooriumile või sellest väljapoole. Tulevasteks kriisideks valmistumiseks ja neile reageerimiseks jätkab Euroopa välissteenistus kriisialase koostöö ja

62 C(2020) 1897.

63 C(2019) 7131 final.

64 Rakendusotsuses 2021/858 ja rakendusotsuses 2021/1212 on määratletud õiguslik alus nakatunud reisijate ja lähikontaktsete isikute andmete vahetamiseks seoses kontaktide piiriülese jälgimisega.

65 Lisaks on kehtestatud erikord, et hõlbustada Ukrainast põgenenud ja Moldovasse saabunud inimeste transiitlende ELi. Moldova oli kehtestanud lennukeelu, mida tuli muuta, et võimaldada kõnealuseid lende.

koordineerimise toetamist, tehes tihedat koostööd liikmesriikidega. Tulevaste kriiside korral toetab ELi elanikkonnakaitse mehhanism väljapoole ELi lõksu jäänud ELi kodanike kodumaale tagasitoomist. Mõjutatud kodanike valitsus(ed) peavad mehhanismi kiiresti aktiveerima. Liikmesriik, kes koordineerib abi andmist kõigile mõjutatud ELi kodanikele, võib saada taotluse ka komisjoni hädaolukordadele reageerimise koordineerimiskeskusele.

Liikmesriigid ja/või mehhanismis osalevad riigid<sup>66</sup> saavad evakueerimise läbi viia vabatahtlikkuse alusel ning komisjon võib kaasrahastada kuni 75 % transpordikuludest. Mehhanismi käsitlevate läbivaadatud õigusaktidega<sup>67</sup> on ette nähtud võimalus töötada välja mitmeotstarbelisi õhusõidukiteenuseid rescEU reservi jaoks meditsiinilise evakuatsiooni läbiviimiseks. Tulevikus võiks komisjon kasutada neid õhusõidukeid kui viimast abinõu, et vastata liikmesriikide abitaotlustele konsulaartöötajate evakueerimiseks. Tervisekriisi korral saab reisijate ja ELi transporditöötajate meditsiinilise evakuatsiooni käivitada meditsiinilise evakuatsioonioperatsiooni osana ning koostöös komisjoniga ELi varajase hoiatamise ja reageerimise süsteemi kaudu.

**Komisjon ja Euroopa välisteenistus koordineerivad ja jälgivad ohutute transiidikoridoride loomist.** Kooskõlas 2020. aasta märtsi roheliste transpordikoridoride teatisega peaksid liikmesriigid looma transiidikoridorid erasõidukite juhtidele ja nende kaasreisijatele (olenemata nende kodakondsusest) ning kõigile tagasisaabuvatele ELi kodanikele<sup>68</sup>. Samuti peaksid liikmesriigid tagama, et neil on vähemalt üks lennujaam tagasisaabujate ja rahvusvaheliste abilendude jaoks. Selliste koridoride ettenägemine peaksid kajastuma riiklikes hädaolukorra lahendamise kavades.

**Liikmesriigid peaksid lubama inimestel reisida ja aitama neil koju tagasi pöörduda.** ELi kodanikud, kes on transporditud tagasi kriisipiirkondadest ja kes ei ole veel jõudnud oma elukohajärgsesse ELi riiki, ei tohiks reisida suurel hulgal koos, sest see võib taristut/logistikasõlmi üle koormata. Liikmesriigid, kelle kodanikud viibivad transiitreisijana mõnes teises ELi liikmesriigis, peaksid püüdma aidata sellel teisel riigil neid kodanikke kodumaale tagasi toimetada.

**Liikmesriigid peaksid abistama konfliktipiirkondadest või muudest probleemsetest piirkondadest saabuvalid kolmandate riikide kodanikke ja aitama neil edasi liikuda.** See võib hõlmata vastuvõtukohtade ja turvaliste transiidikoridoride loomist, teatavatest nõuetest (nt transiidiload) ajutist loobumist ning piirikontrollide tegemist turvalises kohas väljaspool piiri, et vältida pikkade järjekordade tekkimist. Kooskõlas teatisega välispiiride haldamise tegevussuuniste kohta<sup>69</sup> peaksid liikmesriigid kasutama Frontexi ja Europol'i alalist korpust, mida saab kasutada liiklusvoogude haldamiseks ja parandamiseks piiridel (reisidokumentide, COVID-19 tõendite jne kontrollimine). Tegevussuunisteid kohaldatakse kõikides liikmesriikides, mitte ainult konfliktipiirkonnaga piirnevates liikmesriikides. See hõlbustab ELi sisepiiride ületamist, hoiab ära ülekoormuse ja aitab konfliktipiirkonnast põgenevatel inimestel reisi jätkata. See hõlmab piiriületamist Schengeni alasse mittekuuluvate riikide ja Schengeni riikide vahel.

**Puuetega inimesed võivad just kriisi ajal olla haavatavas olukorras.** Puuetega reisijatel võib hädaolukorras olla raskusi sobiva transpordi leidmisega. Seetõttu tagavad liikmesriigid nii sihipäraste meetmete võtmise kui ka puuetega inimestega seotud küsimuste arvessevõtmise kõigi eespool

66 Mehhanismis osalevad riigid (Island, Norra, Serbia, Põhja-Makedoonia, Montenegro ja Türgi).

67 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. mai 2021. aasta määrus (EL) 2021/836, millega muudetakse otsust nr 1313/2013/EL liidu elanikkonnakaitse mehhanismi kohta (ELT L 185/1, 26.5.2021).

68 Liikmesriigid peavad abistama esindamata ELi kodanikke kolmandas riigis samadel tingimustel, nagu nad abistavad oma kodanikke.

69 C(2022) 1404 final.

nimetatud meetmete korral. On vaja võtta arvesse nende erivajadusi, et tagada transpordile juurdepääs, mõistlikud abinõud ja ohutus kriisiohje vältel kooskõlas ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsiooniga.<sup>70</sup>

### ***Meeskonna sujuvama vahetamise ja meremeeste repatrieerimise tagamine***

**Meremeeste toetamine nõuab erimehhanismi.** Komisjon teeb ettepaneku tugineda kolmele aspektile.

- **Merendusvaldkonna sidusrühmade foorum:** Komisjoni loodud foorum koordineerib korrapäraselt ja tähelepanelikult meeskonnavahetust ja meremeeste reisiprobleeme, mis tulenevad hädaolukorrast. Foorum käivitatakse kiiresti ning see hõlmab kõiki sidusrühmi, sealhulgas riiklikke kriisikeskusi ja sotsiaalpartnereid, et tekkivaid küsimusi saaks õigel ajal ja asjakohaselt arutada ja lahendada. Sellega tehakse kindlaks võimalikud probleemid, muudetakse laevandussektori tööhõivesüsteem vastupidavamaks ja tugevdatakse ELi tarneahela stabiilsust.

- **Tihedam koostöö päritoluriikidega:** Tuginedes COVID-19 pandeemia ajal toimunud teavitustegevusele, teevad komisjon ja Euroopa välisteenistus koostööd ELi delegatsioonidega tööjõu päritoluriikides. Nad võtavad arvesse COVID-19 kriisi ajal seoses meremeeste reisimisega saadud õppetunde ning teevad kindlaks viisid, kuidas tagada meeskonna sujuvam vahetamine ja nendes riikidesse tagasitoimetamine. See hõlbustab meremeeste kiiret koju tagasipöördumist, kui nad on sunnitud laevalt lahkuma, eriti hädaolukordades.

- **Paremad andmed:** Üheks oluliseks probleemiks on andmete puudumine selle kohta, kus meremehed töötavad ja reisivad. Need andmed on vajalikud selleks, et teha kindlaks mis tahes meeskonnavahetuse ja meremeeste reisiprobleemide ulatus ning seejärel neid andmeid hinnata ja vastavalt tegutseda. Seetõttu püüab Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA) seda teavet koguda ja analüüsida. Kõnealust andmebaasi saab seejärel kasutada komisjoni ja liikmesriikide algatustes, mille eesmärk on valmistada ette eriolukorra meetmed tulevasteks kriisideks.

### **5) Minimaalsete transpordiühenduste ja reisijate kaitse tagamine**

**Kui transporditeenused on surve all, on oluline säilitada piisav ühistransport linnades ja piirkondades ning nende vahel.** See võib olla eriti keeruline piirialadel, kus oluliste teenuste osutamine võib sõltuda piiriülestest töötajatest. Seepärast peaksid liikmesriigid kaaluma avaliku teenindamise lepingute kiiret sõlmimist ühistransporditeenuste osutamiseks või kehtivate lepingute muutmist üldsuse reisivajaduste rahuldamiseks. ELi raudtee-, maantee- ja meretranspordi ühistranspordi eeskirjadega on juba teatavatel tingimustel ette nähtud kiirmenetlus. Osana lennuteenuste määrase läbivaatamisest kaalub komisjon võimalusi, kuidas hõlbustada avaliku teenindamise lepingute kiiret sõlmimist liikmesriikide poolt, et tagada kriisiolukorras kõige põhilisemad lennuühendused.

**Samuti kutsub komisjon kohalikke ja piirkondlikke omavalitsusi üles suurendama oma valmisolekut.** Järgides suuniseid vastupanuvõimelisema ja kindlama linnalise liikumiskeskonna kavandamise kohta,<sup>71</sup> juhtis komisjon tähelepanu vajadusele valmistuda mis tahes hädaolukorraks ning linnalise liikumiskeskonna tähtsusele linnapiirkondade üldises vastupanuvõimes. See kajastuks järelmeetmetes, näiteks komisjoni soovitusel säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kohta, mis on kavandatud 2022. aastaks, ning sihtotstarbelistes aruteludes liikmesriikide ja linnade ekspertidega lisameetmete üle, et muuta linnaline liikumiskeskond vastupidavamaks.

<sup>70</sup> ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsiooni artiklid 2, 9 ja 11.

<sup>71</sup> COM(2021) 811 final.

**Teine võimalus minimaalse ühenduvuse tagamiseks kriisides on transporditaristu ja -ettevõtjate vastupanuvõime suurendamine šokkidele.** Komisjoni ettepanekus uue TEN-T määruse kohta peaksid liikmesriigid parandama TEN-T võrgu turvalisust ja vastupanuvõimet kliimamuutustele, keskkonna- ja inimtegevusest tingitud katastroofidele ning muudele ELi transpordisüsteemi mõjutavatele erakorralistele sündmustele.

**Komisjon uurib seadusandlikke algatusi, et kaitsta reisijaid likviidsuskriisi või transpordiettevõtjate maksejõuetuse ohu eest, mis on sageli seotud kriisiga.** Komisjon selgitab ja kaitseb ka reisijate õigusi kriisiolukorras, ning selgitab, kuidas kaitsta reisijaid riskide eest, mida praegused ELi reisijate õigusi käsitlevad eeskirjad ei hõlma.

## 6) Transpordialase teabe jagamine

**Teabe jagamine peamiste osalejate vahel on väga tähtis.** Komisjon, liikmesriikide ametiasutused (sealhulgas riigi tasandist madalama tasandi asutused), ELi ametid, muud ELi institutsioonid (sealhulgas parlament ja nõukogu), transpordiettevõtted, reisijad, transporditöötajad, ettevõtjad ning transpordiorganisatsioonid ja -ühingud peaksid jagama ajakohast teavet ja saama sellele juurdepääsu, et olla abiks probleemide lahendamisel. Kriisidele tõhusaks reageerimiseks on oluline ka korrapärane arutelu ja koostöö rahvusvahelisel tasandil (nt Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon, Rahvusvaheline Mereorganisatsioon ja Maailma Terviseorganisatsioon). Selleks et olla valmis kõigiks võimalikeks kriisideks (nt alates internetikatkestustest kuni satelliitside kadumiseni), tuleb kriisistsenaariumide raames koostada protokollid kõige sobivama side-/levituskanali ja sellega seotud küsimuste kohta. Kui rünnatakse peamisi sisesüsteeme, tuleks koos liikmesriikide ametiasutustega luua alternatiivsed ja varusüsteemid, et tagada tõhus teabevahetus sidusrühmade vahel. Kui tavapärased kanalid on katkenud, kaalutakse alternatiivseid viise teabe edastamiseks ja kogumiseks, et tagada juurdepääs reaalajas teabele.

### *Mobiilirakendus Galileo Green Lane*

ELi Kosmoseprogrammi Amet töötas välja mobiilirakenduse Galileo Green Lane. See annab reaalajas ülevaate olukorrast ELi piiridel ning selgitab seda jälgides välja ooteaja pikkuse. Nii on veoautojuhid ja veoettevõtjad saanud planeerida reisimist ning lahendada reisipiirangutest tulenevaid raskusi. Samuti on see aidanud riiklikel ametiasutustel tõhusamalt hallata kaupade transiiti. Komisjon ja Euroopa Liidu Kosmoseprogrammi Amet on eraldanud vahendid mobiilirakenduse Galileo Green Lane täiustamiseks. See täiustatud rakendus, mille väljatöötamisega praegu tegeletakse, peaks hõlmama ajakohastatud rohelisi transpordikoridore käsitlevas teatises kindlaks määratud funktsioone ja geograafilist katvust.

## 7) Transpordipoliitika koordineerimise tugevdamine

Transpordikriisi üle peetavad arutelud toimuvad jätkuvalt **riiklike transpordi kontaktpunktide võrgu** kaudu. See väldib paralleelset otsuste tegemist ja võimaldab kiiresti reageerida ning tegeleda transpordi eripäraga foorumil, milles osalejatel on tehnilised teadmised sektori kohta. Tuginedes võrgust saadud positiivsetele kogemustele ja kooskõlas sidusrühmade arvamusega, et riiklikke meetmeid peaks paremini koordineerima ja reageerimisaega tuleks vähendada, teeb komisjon ettepaneku tugevdada võrgu rolli, muutes selle alalisemaks võrguks, millel on rohkem ülesandeid ja mis on valmis igal ajal kiiresti reageerima. **Võrgu töö peaks jätkuvalt olema paindlik ja mitteametlik, et reageerida kiiresti kriisile, mis põhjustab püsivaid ja suuri häireid ELi transpordisüsteemis.** See peaks toimima foorumina, kus arutatakse ja rakendatakse erandolukorra meetmeid ja nende lõpetamist. Komisjon juhib kontaktpunktide võrku, mille töös osalevad liikmesriikide transpordiministeeriumide ja -ametite ning ELi transpordiasutuste esindajad. Teisi osalisi, nagu muud ELi ametid ja organid, teiste

liikmesriikide ministeeriumide esindajad ja transpordivaldkonna sidusrühmad, võiks kutsuda aruteludes osalema igal üksikjuhul eraldi.

**Komisjon tagab teabevoogu võrgu, IPCRi, muude nõukogu rühmade ning ELi ja rahvusvaheliste foorumite vahel.** Kontaktpunktide võrk annab aru ka ELi asutuste ja rahvusvaheliste partnerite korraldatud kriisivalmiduse õppuste tulemustest. Samuti võib ta pakkuda ja koordineerida spetsiaalseid koolitusi, et katsetada protokolle ja parandada kriisideks valmisolekut. Kontaktpunktide võrk osaleb vajaduse korral hädaolukorraks valmisoleku testimisel. Komisjon jätkab ka ooteaegade korrapärasat jälgimist rohelise koridori piiriületuspunktides ja annab neist kontaktpunktide võrgule aru. See võimaldab tekkivatele probleemidele kiiresti reageerida.

## 8) Küberturvalisuse suurendamine

**Komisjon tõhustab küberturvalisusalast koostööd Euroopa Liidu Lennundusohutusameti (EASA), Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA), Euroopa Liidu Raudteeameti (ERA), Vabadusel, Turvalisusel ja Õigusel Rajaneva Ala Suuremahuliste IT-süsteemide Operatiivjuhtimise Euroopa Liidu Ameti ja ENISaga.** Kehtivate ELi lennundus- ja merendusvaldkondade õigusaktidega kohustatakse ametiasutusi ja sidusrühmi tegema riskihindamisi, milles tehakse kindlaks kriitilise tähtsusega andmed ja süsteemid ning kehtestatakse sobivad meetmed jääkriskide kõrvaldamiseks. Neid meetmeid tuleks edasi arendada, et parandada küberteadlikkust, küberkerksust, koolitust ja teabevahetust. Kooskõlas tegevuskava 3. meetmega tuleks ELi transpordialaste õigusaktide tulevastel läbivaatamistel võtta arvesse küberründe riske ja nendega vajaduse korral tegeleda.

**Komisjon tegi ettepaneku tervikliku õigusraamistiku kohta, et kaitsta elutähtsat taristut, mis hõlmaks ka transpordisektori vastupanuvõimet.** Kriitilise tähtsusega üksuste vastupidavusvõime direktiivi läbivaatamise ettepanekuga<sup>72</sup> nõutakse, et kriitilise tähtsusega üksused, kelle puhul liikmesriigid on kindlaks teinud, et nad osutavad siseturul elutähtsaid teenuseid, peavad tegema riskihindamisi ja võtma vastupanuvõimet suurendavaid meetmeid, et tulla toime kõigi asjaomaste inimtekkeliste ja muude kui küberriskidega. Kui lõplik tekst on vastu võetud, töötab komisjon selle nimel, et tagada selle õigeaegne rakendamine ning toetada liikmesriike ja kriitilise tähtsusega üksusi, sealhulgas koostab liidu tasandi riskide ülevaate, jagab parimaid tavasid ja korraldab testimist ning hõlbustab koostööd liikmesriikidega. Paralleelses ettepanekus võrgu- ja infoturbe direktiivi läbivaatamise kohta kutsub komisjon<sup>73</sup> üles tugevdama vastupanuvõimet ja valmisolekut, nõudes organisatsioonidelt, sealhulgas transpordisektoris, talitluspidevuse ja kriisiohjamise meetmete kehtestamist.

**Komisjon ja ELi ametid jätkavad küberturvalisuse protokollide väljatöötamise toetamist, et tagada talitluspidevus intsidentide korral.** ENISA andis välja suunised küberturvalisusriskide juhtimiseks raudteesektoris<sup>74</sup> ja sadamates<sup>75</sup>. EASA töötab välja õigusakte tsiviillennunduse ohutuse tagamiseks. EMSA teeb koostööd liikmesriikide ja merendustööstusega, et teha kindlaks võimalikud küberturvalisuse puudujäägid ja sammud nende kõrvaldamiseks. See töö on aluseks edasisele koostööle komisjoniga, näiteks laevade küberturvalisuse meetmete väljatöötamisel.

---

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/>

**Komisjon teeb koostööd ka rahvusvaheliste partneritega.** OECD võttis 2021. aastal vastu suunised rahvusvahelise reisimise hõlbustamiseks, lähtudes ELi COVID-tõendist ja muudest ELi suunistest<sup>76</sup>. Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO) võttis vastu ennetavaid küberturvalisuse meetmeid käsitlevad standardid, mis võeti ELi lennundusjulgestusõigusesse üle 2019. aastal<sup>77</sup>. Lisaks kutsuti ICAO resolutsioonis A40–12/1 riike ja muu hulgas ka lennundussektorit üles tegema kindlaks küberturvalisuse ohud ja riskid tsiviillennundustegevusele ja kriitilistele süsteemidele ning nende tagajärjed. Komisjon ja liikmesriigid osalevad aktiivselt ka mitmes käimasolevas ICAO küberturbetegevuses, sealhulgas ICAO küberturvalisuse tegevuskava rakendamisel<sup>78</sup>. Komisjon jätkab tihedat koostööd EUROCONTROLiga, et edendada ühtlustatud lähenemisviisi küberturvalisuse ja küberkerksuse suhtes, suurendades teadlikkust ja tehes koostööd sidusrühmadega, et töötada välja küberohtude kaitsevahendid. Samuti jätkab komisjon rahvusvahelise merenduse küberturvalisuse toetamist Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO). Eelkõige soovib IMO laevandusettevõtjatel käsitleda oma ohutusjuhtimissüsteemides küberriske piisaval määral ning tööstusliidud on koostanud selle põhjal suunised.

## 9) Transpordisektori hädaolukorra lahendamise testimine

**Komisjon teeb koos asjaomaste ametite või muude osalejatega ning olemasolevatele protsessidele tuginedes ettepaneku viia läbi hädaolukorra lahendamise testimine, et hinnata kriisiks valmisolekut vastavalt käesolevale plaanile.**

**Selline testimine tuleks integreerida komisjoni üldisesse kriisiohjesüsteemi ja võimaluse korral tuleks need kaasata olemasolevatesse ELi õppustesse, et maksimeerida panust ja tulemusi.** Näitena võib tuua 2022. aasta paralleelne ja koordineeritud õppuse, mis hõlmab transpordikomponenti. Selline testimine võiks tugineda ELi transpordisüsteemi mõjutavatele võimalikele stsenaariumidele, nagu pandeemia, loodusõnnetus, terrorirünnak, energiapuudus, ulatuslik küberrünnak (sealhulgas lunavara) või tõsine sidekatkestus. Sõltuvalt kontekstist tuleks teha jõupingutusi, et kaasata asjaomaseid osalejaid, kes saavad testimisele märkimisväärselt kaasa aidata, näiteks ENISA, EMSA, EASA, EUROCONTROLi võrgustiku haldaja ja ERA. Euroopa lennuskriiside koordineerimisüksus, mida haldab EUROCONTROLi võrgustiku haldaja, võib aidata tegeleda lennundussektori küsimustega, nagu tervishoid, piirikontroll ja reisipiirangud.

Sellisest testimisest saadud õppetunnid peaksid transpordisektorile ja ametiasutustele olema vajaduse korral abiks oma talitluspidavuse kavade väljatöötamisel. Nad peaksid kaaluma varusüsteemide ja liiasusega lahenduste (nt alternatiivsed marsruudid, mitmekesised tarned, alternatiivkütused, varuandmebaasid, katkematud ühendused ning muud tehnoloogilised süsteemid ja taristud) loomist, et reageerida erinevatele kriisidele. Samuti peaksid liikmesriigid jätkama oma territooriumil (sealhulgas sadamates ja lennujaamades) transporditaristu vastupidavuse ja kättesaadavuse tugevdamist ning tagama tugiteenuste kättesaadavuse (näiteks juurdepääs tanklatele, piisavad sanitaartingimused, toitlustus- ja majutusteenused). Hädaolukorra lahendamise testimise tulemusi tuleks kasutada ka koolitusteks (koostöös transpordivaldkonna

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

77 Komisjoni 25. septembri 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/1583, millega muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) 2015/1998 (millega nähakse ette lennundusjulgestuse ühiste põhistandardite rakendamise üksikasjalikud meetmed) küberkaitsemeetmete osas C/2019/6825 (ELT L 246, 26.9.2019, lk 15–18).

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

sidusrühmade ja liikmesriikidega) ja teadlikkuse suurendamiseks. Riiklike transpordi kontaktpunktide võrk arutab sellise testimise käigus saadud kogemusi ja pakub vajaduse korral välja spetsiaalse valmisolekukoolituse.

#### 10) Koostöö rahvusvaheliste partneritega

**Igal ELi transpordisüsteemi mõjutaval kriisil võib olla ülemaailmne mõõde.** Avaliku konsultatsiooni<sup>79</sup> käigus saadud tagasiside näitab vajadust tugevdada rahvusvahelisi koordineerimismehhanisme, sest COVID-19 pandeemia tõi esile puudused ülemaailmse reageerimise ühtlustamise suutlikkuses. Seepärast tuleks kooskõlas strateegiaga „Global Gateway“ korrapäraselt arutada kriisideks valmisoleku suurendamist ELi peamiste rahvusvaheliste partneritega, eelkõige nendega, kellega on tihedamad ühendavad sidemed ja kellel on konkreetne kriisikogemus. COVID-19 pandeemia ja Venemaa sissetung Ukrainasse on näidanud, kui tähtis on **TEN-T võrgu laiendamine** ja Lääne-Balkani riikidega tehtav koostöö just transpordiühenduse kaudu, et rohelised transpordikoridorid toimiksid tõhusalt väljaspool ELi. Samuti on hiljutised kriisid näidanud, kui oluline on pöörata erilist tähelepanu Kesk-Aasiale ning äärealadele ja ülemereterritooriumidele, võttes arvesse nende konkreetseid transpordivajadusi. Komisjon ja Euroopa välisteenistus jätkavad kriisivalmiduse edendamist kõigil asjaomastel rahvusvahelistel foorumitel ja organisatsioonides, nagu ICAO ja IMO. Peale selle rõhutatakse Schengeni piirieskirjade kavandatud muudatuses vajadust hea koostöö järele kolmandate riikidega, et lihtsustada mittehädavajaliku reisimise piirangute vastuvõtmise menetlust. Hübriidohud on juba praegu kesksel kohal ELi ja NATO koostöös, mis põhineb Varssavi ja Brüsseli 2016. ja 2018. aasta ühisdeklaratsioonidel<sup>80</sup>.

#### 4 JÄRELDUSED

**Venemaa agressioon Ukraina vastu mõjutab oluliselt ELi transpordisüsteemi.** COVID-19 pandeemiaga seotud probleeme süvendavad nafta- ja gaasihindade tõus, tarneahelate katkemine, õhuruumi ja turgude sulgemine ning transporditöötajate võimalik nappus. Kuid sõjakonfliktile kiire reageerimine näitab, et EL on COVID-19 kriisist palju õppinud. Konflikt on toonud esile ka vajaduse vähendada ELi sõltuvust imporditud fossiilkütustest.

**Riskiolukord on muutumas ja sellega toimetulekuks on vaja käesolevas teatises kirjeldatud terviklikku meetmekogumit. Valmisoleku taset saab ja tuleks suurendada.** Kuigi ennetus- ja valmisolekualgatused võimaldavad meil kohaneda kliimamuutustega ja leevendada ajas muutuvaid riske, tuleb neid pidevalt kohandada ja läbi vaadata. On vaja jätkuvalt tõhustada ja tugevdada varajase hoiatamise süsteemi operatiivse teabe saamiseks, et võimaldada teadlikke otsuseid, ning et varajase teabe/teadlikkuse abil saaks kiiresti edasi tegutseda. Valmiskujul lahendust tulevase ettearvamatu kriisi jaoks aga ei ole. Parim lahendus on suurendada teadmisi puudujääkide ja riskide kohta ning neid puudujääke ja riske leevendada. Nii on EL suuteline reageerima kiiresti ja koordineeritult lähtuvalt ELi, riiklikest ja kohalikest meetmetest.

**On oluline, et liikmesriigid kohaldaksid hädaolukorra põhimõtteid ja kasutaksid täiel määral ära komisjoni eriolukorra meetmeid, sobitades eri vahendeid konkreetsete lahendamist vajavate probleemidega.** Komisjon juhib koostöös ELi asutustega seda protsessi, et suurendada valmisolekut kriisile reageerimiseks, koordineerides riiklike transpordi kontaktpunktide võrku ning pidades regulaarseid arutelusid rahvusvaheliste partnerite ja sidusrühmadega.

<sup>79</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Contingency-plan-for-transport\\_et](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Contingency-plan-for-transport_et)

<sup>80</sup> Kuues eduaruanne ELi ja NATO nõukogu poolt 6. detsembril 2016 ja 5. detsembril 2017 heaks kiidetud ühiste ettepanekute rakendamise kohta, 3. juuni 2021.

**Komisjon toetab liikmesriike kriisivalmiduse suurendamisel.** Liikmesriigid peaksid tõhustama koostööd ja arutelusid sidusrühmadega, et suurendada oma valmisolekut ja reageerimist transpordisektorit mõjutavale kriisile, tuginedes COVID-19 ja Ukraina kriisist saadud kogemustele ning mitmesugusele hädaolukorra lahendamise testimisele. Komisjon toetab seda protsessi ning korraldab koostöös ELi asutustega korrapäraselt kriisisimulatsiooni testimist ja jagab saadud õppetunde.

**Komisjon kutsub Euroopa Parlamenti ja nõukogu üles osalema täiel määral seadusandlikus töös, mille eesmärk on ajakohastada ja tugevdada ELi transpordisektori vastupanuvõimet.** Oluline on viia lõpule töö menetluses olevate ettepanekutega, mis käsitlevad TEN-Td, intelligentseid transpordisüsteeme, ühtset Euroopa taevast, algatusi „ReFuelEU Aviation“ ja „FuelEU Maritime“ ning alternatiivkütuste taristu määrust, et suurendada ELi transpordi pikaajalist vastupanuvõimet. ELi piirkondlikud ja kohalikud omavalitsused peaksid samuti tegema komisjoniga koostööd, et parandada linnalist liikumiskeskonda kooskõlas uue linnalise liikumiskeskonna raamistikuga.