



Euroopan unionin  
neuvosto

Bryssel, 25. toukokuuta 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

#### SAATE

---

Lähettäjä: Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine  
DEPREZ

Saapunut: 23. toukokuuta 2022

Vastaanottaja: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston  
pääsihteeri

---

Kom:n asiak. nro: COM(2022) 211 final

---

Asia: KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE,  
NEUVOSTOLLE, EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE  
JA ALUEIDEN KOMITEALLE  
Liikennealaa koskeva varautumissuunnitelma

---

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2022) 211 final.

---

Liite: COM(2022) 211 final



Bryssel 23.5.2022  
COM(2022) 211 final

**KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE,  
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN  
KOMITEALLE**

**Liikennealaa koskeva varautumissuunnitelma**

# KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE, EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN KOMITEALLE

## Liikennealaa koskeva varautumissuunnitelma

### 1 JOHDANTO

**Kahden viime vuoden aikana EU:n liikennealaa on vaikuttanut voimakkaasti kaksi suurta kriisiä: covid-19-pandemia ja Venäjän sotilaallinen hyökkäys Ukrainaan.** Covid-19-pandemia on vaikuttanut vakavasti koko yhteiskuntaan, myös liikennealaa<sup>1</sup>. Pandemian hillitsemiseksi toteutettiin monia toimenpiteitä, joilla rajoitettiin kansainvälistä ja kotimaan matkailua. Näitä toimenpiteitä olivat muun muassa turvaetäisyydet, määräykset pysytellä kotona, julkisen liikenteen rajoittaminen, tartuntojen jäljittäminen ja karanteeni sekä rajojen sulkeminen. Koska kansallisia toimenpiteitä ei koordinoitu, liikennealaa kohdistuvat vaikutukset lisääntyivät entisestään, kun rajatylittävä liikenne vaikeutui<sup>2</sup>. Se puolestaan laajensi ihmisiin ja talouteen kohdistuvan alkuvaiheen häiriön vaikutuksia.<sup>3</sup>

**Venäjän Ukrainaan kohdistaman sotilaallisen hyökkäyksen kokonaisvaikutuksia ei vielä tiedetä.** Hyökkäyksen alusta lähtien jäsenvaltioiden viranomaiset ja EU:n kuljetusalan yritykset – etenkin Ukrainan rajanaapureina olevissa maissa – ovat antaneet humanitaarista apua ennennäkemättömässä mittakaavassa. Sota ja pakotteet ovat myös luoneet EU:n liikennealalle monenlaisia haasteita: kuorma-autonkuljettajat ovat jumissa konfliktialueella, Venäjän ilmatila on suljettu, Ukrainan liikenneinfrastruktuuria on tuhottu, toimitusketjut ovat katkenneet ja öljyn hintaan kohdistuu korotuspaineita.

**Nämä kaksi tapahtumaa eivät kuitenkaan ole ensimmäiset suuret häiriöt EU:n liikennejärjestelmässä.** Eyjafjallajökull-tulivuoren purkaus Islannissa 14. maaliskuuta 2010 ja Rastattin tunnelin sortuminen 12. elokuuta 2017 aiheuttivat myös liikennealaa kohdistuvan systeemisen vaikutuksen sekä matkustajien että rahdin osalta.

**Tässä tiedonannossa esiteltävässä liikennealan varautumissuunnitelmassa ehdotetaan välineitä, jotka on tarkoitettu käytettäväksi kaikenlaisissa liikennekriiseissä<sup>4</sup>.** Tiedonanto perustuu neuvoston komissiolle esittämään kehotukseen<sup>5</sup> laatia Euroopan rahtiliikennettä koskeva varautumissuunnitelma pandemioiden ja muiden suurten kriisien varalta. Lisäksi kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategiassa<sup>6</sup> edellytetään, että komissio laatii kriisiajan varautumissuunnitelman, jotta voidaan varmistaa toiminnan jatkuvuus ja koordinoita toimia liikennealalla. Suunnitelma on laadittu

1 Vuonna 2020 Euroopan lentoliikenne supistui 45 prosenttiin vuoden 2019 tasosta, ja matkustajien määrä väheni yli 70 prosenttia (EUROCONTROL). Joinakin vuoden 2020 kuukausina EU:n satamiin saapuvien ja niiden kautta poistuvien matkustajien määrä miltei puolittui (45 prosentilla) vuoteen 2019 verrattuna. Myös rautatieliikenteessä matkustajia oli 42 prosenttia vähemmän (Eurostat). Kuljetuspalvelujen kokonaisliikenvaihto kutistui 13 prosenttia vuosien 2019 ja 2020 välillä.

2 Ks. toimenpiteitä sisältävä tietokanta osoitteessa <https://covid-statistics.jrc.ec.europa.eu/RMeasures>.

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

4 Esimerkkejä mahdollisista kriiseistä ovat luonnonkatastrofit, pandemiat, terrori-iskut, kyberhyökkäykset, kiristysohjelmat, sotilaalliset konfliktit, siltojen tai tunnelien sortumiset tai muut infrastruktuuriin kohdistuvat häiriöt sekä sähkökatkokset.

5 Neuvoston päätökset, ST 12391/20.

6 COM(2020) 789 final.

covid-19-pandemian aikana kertyneiden kokemusten ja toteutettujen aloitteiden perusteella. Niitä ovat muun muassa liikenteen vihreitä kaistoja koskeva tiedonanto<sup>7</sup>, merenkulkijoita koskevat ohjeet<sup>8</sup> ja covid-19-pandemiaa koskeva ”Omnibus”-lainsäädäntö, jolla otetaan käyttöön väliaikaisia toimenpiteitä liikennealalla<sup>9</sup>. Tämä suunnitelma on yksi kestävästä ja älykkään liikkuvuuden strategian lippulaivahankkeen 8 – Sisämarkkinoiden vahvistaminen (toimi 58) tuotoksista. Sillä täydennetään toimea 56, jossa arvioidaan covid-19-pandemian vaikutuksia liikenneyhteyksiin ja kilpailuun sisämarkkinoilla. Suunnitelma koskee liikennealaa. Komissio käsittelee laajempia kysymyksiä, jotka koskevat tavaroiden, palvelujen ja ihmisten vapaata liikkuvuutta EU:n sisämarkkinoilla sekä tuotteiden ja palvelujen saatavuutta, tulevassa sisämarkkinoiden hätäapuvälineessä<sup>10</sup>.

**Monet tässä suunnitelmassa ehdotetuista välineistä ja periaatteista ovat jo osoittautuneet hyödyllisiksi, kun on ratkaistu ongelmia, joita Venäjän sotilaallinen hyökkäys Ukrainaan on aiheuttanut.** Vaikka jäljempänä esitetään joitakin alustavia päätelmiä, eteen tulevia haasteita on arvioitava jatkuvasti uudelleen. Siksi seuraavassa kohdassa käsitellään ennen kaikkea EU:n covid-19-pandemian johdosta toteuttamia toimia. Sen jälkeisessä tulevaisuuteen suuntautuvassa ja kriisivalmiutta koskevassa kohdassa määritetään periaatteita, joilla puututaan liikennealan ongelmatilanteisiin, ja esitellään toimista koostuva välinekokonaisuus.

## **2 LIIKENNEALAN TUKEMINEN KRIISIAIKOINA**

**EU ryhtyi nopeasti toimiin, jotta covid-19-pandemian aiheuttamat ongelmat saataisiin ratkaistua ja liikenneyhteydet palautettua.** Toimissa keskityttiin varmistamaan, että tavaravirrat kulkevat ja kuljetuspalvelut toimivat keskeytyksettä ilman viiveitä. Covid-19-pandemia kuitenkin osoitti, että vastuun jakaminen EU:n ja jäsenvaltioiden kesken esimerkiksi terveyden ja rajavalvonnan kaltaisista tärkeistä asioista voi aiheuttaa haasteita nopeiden ja koordinoitujen poliittisten toimien toteuttamisessa.

### **2.1 Koordinointi, seuranta ja tiedottaminen**

**Liikennealan kansallisten yhteyspisteiden verkosto paransi toimien koordinointia liikennealalla.** Verkosto perustettiin vihreitä kaistoja koskevan tiedonannon nojalla, ja sen tehtävänä on käsitellä tiettyjä liikennealan kysymyksiä. Komissio on koordinoitunut verkoston toimintaa. Verkostolla on ollut ratkaiseva merkitys kriisin hallinnassa, ja se täydentää EU:n poliittisen kriisitoiminnan integroituja järjestelyjä (IPCR), jotka aktivoitiin aivan kriisin alussa tammikuussa 2020.

**Reaaliaikainen tiedottaminen on kuitenkin ollut haasteellista.** Ajantasainen tieto on ollut hyvin tärkeää, koska pandemiatilanne, vaatimukset ja säännöt ovat alati muuttuneet. Ihmiset ja yritykset EU:ssa ovat saaneet tietoa Re-open EU -verkkosivustolta<sup>11</sup> ja -mobiilisovelluksesta. Komission Your Europe -portaali<sup>12</sup> oli tärkeä tiedotuskanava, ja siellä oli 9,9 miljoonaa käyntiä heinäkuussa 2021. Näillä välineillä on ollut tärkeä merkitys turvallisen matkustamisen ja matkailun palauttamisessa. Samalla tiettyjä sääntöjä koskevat tiedot ovat kuitenkin olleet vanhentuneita, koska säännöt muuttuvat usein ja

7 C(2020) 1897.

8 C(2020) 3100

9 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/698, annettu 25 päivänä toukokuuta 2020, covid-19:n leviämisen johdosta toteutettavista erityisistä ja väliaikaisista toimenpiteistä, jotka koskevat tiettyjen todistusten, lupakirjojen ja lupien uusimista tai niiden voimassaoloajan pidentämistä sekä tiettyjen määräaikaisten tarkastusten ja jatkokoulutusten lykkäämistä tietyillä liikennelainsäädännön aloilla (EUVL L 165, 27.5.2020, s. 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\\_fi](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_fi)

11 Re-open EU -sivustolla on covid-19-pandemiaan liittyvää tietoa matkustamisesta ja terveystoimenpiteistä EU:ssa ja Schengen-alueen maissa (Islanti, Liechtenstein, Norja ja Sveitsi). Tietoja päivitetään usein, ja niitä on saatavana 24 kielellä.

12 [https://europa.eu/youreurope/index\\_fi.htm](https://europa.eu/youreurope/index_fi.htm)

koska kansallisten viranomaisten ja komission välisessä tiedonkulussa on ollut puutteita<sup>13</sup>. Verkkosivustosta on ollut apua matkustajille, mutta se ei sisällä tietoa liikennealan työntekijöitä koskevista säännöistä.

### ***Venäjän hyökkäys Ukrainaun: koordinointi, seuranta ja tiedon jakaminen***

Liikennealan kansallisten yhteyspisteiden verkosto aktivoitiin uudelleen muutama päivä sen jälkeen, kun Venäjä oli hyökännyt Ukrainaun. Se on toiminut jäsenvaltioiden, komission, muiden EU:n elinten ja toisinaan myös Ukrainan edustajien foorumina. Verkosto on keskustellut toimista, joiden avulla voidaan luoda uusia liikennereittejä ja toimitusketjuja ja säilyttää nykyiset reitit Ukrainaun ja Ukrainasta muualle, ja koordinoitua näitä toimia.

## **2.2 Tavaraliikenteen esteiden poistaminen**

**Vihreiden kaistojen järjestelmä<sup>14</sup> on pitänyt liikenteen sujuvana EU:ssa ja mahdollistanut sen, että kuljetusalan työntekijät ovat voineet ylittää rajat syrjimättömästi.** Komissio kehotti jäsenvaltioita nimeämään Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon (TEN-T) kuuluvat sisäiset rajanylityspaikat ”vihreän kaistan” rajanylityspaikoiksi, joihin sovelletaan tiettyjä sääntöjä. Rajanylitys näiltä vihreiltä kaistoilta saisi viedä alle 15 minuuttia sisäisillä maarajoilla, ja näiden rajanylityspaikkojen tulisi olla avoimia kaikille rahtiajoneuvoille riippumatta siitä, minkätyyppistä tavaraa ne kuljettavat.

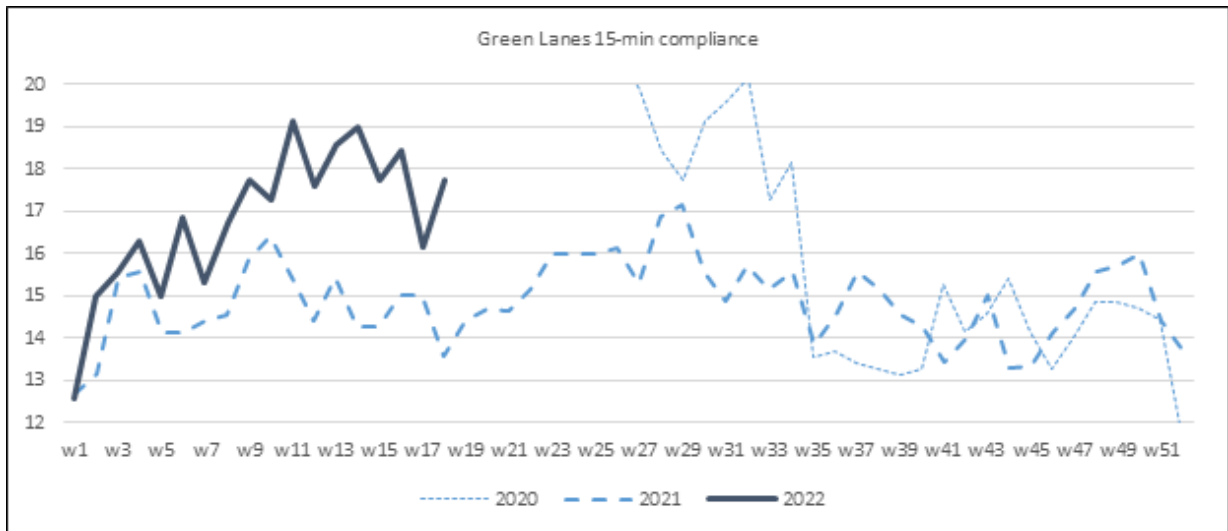
Kuten sidosryhmät ovat laajalti todenneet<sup>15</sup>, vihreillä kaistoilla oli välitön vaikutus kuljetuspalvelujen keskeytymättömän toiminnan varmistamisessa ja toimitusketjuihin kohdistuvien häiriöiden rajoittamisessa. Tämä on vähentänyt covid-19-rajoitusten taloudellista vaikutusta kuljetusyrityksiin, ja se on osaltaan myöskin tukenut EU:n talouden elpymistä. Kaistoilla on varmistettu myös kuljetustyöntekijöiden terveyden ja turvallisuuden suojeleminen saniteetti- ja lepotiloja koskevien sääntöjen ansiosta. Toimenpide on ollut onnistunut: päivittäinen seuranta – jonka on kehittänyt Euroopan unionin avaruusohjelmavirasto – on osoittanut, että keskimääräinen odotusaika Schengen-alueen sisäisillä rajanylityspaikoilla on pysynyt alle 15 minuutin rajan<sup>16</sup>.

13 Euroopan tilintarkastustuomioistuimen arviointi Re-Open.eu-sivustosta, erityiskertomus 15/2021: Lentomatkustajien oikeudet covid-19-pandemian aikana: komission pyrkimyksistä huolimatta keskeiset oikeudet ovat vailla suojaa.

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

16 Päivittäinen keskimääräinen rajanylitysaika oli 15,5 minuuttia kaikilla EU:n rajanylityspaikoilla TEN-T-verkossa 3. kesäkuuta 2020 (jolloin seuranta alkoi) ja 30. syyskuuta 2021 välisenä aikana, ja keskihajonta oli 2,8 minuuttia. Vuonna 2021 samat luvut olivat 15,1 minuuttia ja 2 minuuttia.



Taulukko 1: Keskimääräinen rajanylitysaika minuutteina (kaikki EU:n rajanylityspaikat) ja sen lineaarinen trendi kesäkuun 2020 ja toukokuun 2022 välisenä aikana – viikoittainen seuranta.

**Lisäksi EU ryhtyi konkreettisiin toimenpiteisiin sen varmistamiseksi, että lainsäädäntöä voitaisiin muuttaa tai tulkita siten, että liikenneyhteydet säilyisivät kriisin aikana.** Jotkin kuljetusyritykset eivät pystyneet toteuttamaan tarvittavia menettelyjä, jotta ne täyttäisivät todistusten (esim. turvallisuustodistusten), lupakirjojen (esim. ajokorttien) tai lupien uusimista tai voimassaolon pidentämistä koskevat EU:n säännöt. Sulkutoimien vuoksi jäsenvaltiot eivät voineet taata, että EU:n liikennealaa koskevien sääntöjen nojalla vaadittavat asiaankuuluvat katsastukset, koulutukset tai tarkastukset voitaisiin järjestää sovellettavien määräaikojen mukaisesti. Asetuksella (EU) 2020/698<sup>17</sup> (Omnibus I) ja asetuksella (EU) 2021/267<sup>18</sup> (Omnibus II) EU pidensi asianmukaisissa EU:n liikennelainsäädännössä säädettyjä määräaikoja koulutuksen, tarkastusten sekä todistusten, lupakirjojen ja lupien myöntämisen osalta. Sidosryhmät kiittelivät laajalti näitä toimenpiteitä, joissa otettiin liikenneturvallisuus tarkasti huomioon<sup>19</sup> ja joilla on varmistettu, että asianomaiset kuljetusyritykset ja henkilöt voivat jatkaa toimintaansa.

### 2.3 Matkustajia ja kuljetustyöntekijöitä koskevien matkustustoimenpiteiden koordinointi

**Komissio on edistänyt pandemian alusta alkaen koordinoitua lähestymistavan soveltamista vapaata liikkuvuutta EU:ssa koskeviin rajoituksiin, jotka olivat tarpeen pandemian vuoksi.** Jotta vältetään aiheuttamasta häiriötä kuljetusalalle, neuvoston suosituksessa 2020/1475<sup>20</sup> ja sen myöhemmissä tarkistuksissa vahvistettiin, ettei kuljetustyöntekijöiltä periaatteessa vaadita testejä tai karanteenia ja että jos testi on tarpeen, voidaan käyttää pika-antigeenitestejä. Sitä seuranneessa

17 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/698, annettu 25 päivänä toukokuuta 2020, covid-19:n leviämisen johdosta toteutettavista erityisistä ja väliaikaisista toimenpiteistä, jotka koskevat tiettyjen todistusten, lupakirjojen ja lupien uusimista tai niiden voimassaoloajan pidentämistä sekä tiettyjen määräaikaisten tarkastusten ja jatkokoulutusten lykkäämistä tietyillä liikennelainsäädännön aloilla (EUVL L 165, 27.5.2020, s. 10).

18 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/267, annettu 16 päivänä helmikuuta 2021, covid-19-kriisin jatkumisen johdosta toteutettavista erityisistä ja väliaikaisista toimenpiteistä, jotka koskevat tiettyjen todistusten, lupakirjojen ja lupien uusimista tai niiden voimassaoloajan pidentämistä, tiettyjen määräaikaisten tarkastusten ja jatkokoulutusten lykkäämistä tietyillä liikennelainsäädännön aloilla ja tiettyjen asetuksissa (EU) 2020/698 tarkoitettujen ajanjaksojen pidentämistä (EUVL L 60, 22.2.2021, s. 1).

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

20 Neuvoston suositus, annettu 13 päivänä lokakuuta 2020, koordinoitua lähestymistavasta vapaan liikkuvuuden rajoittamiseen covid-19-pandemian johdosta (EUVL L 337, 14.10.2020, s. 3).

neuvoston suosituksessa 2022/107<sup>21</sup> säädetään, ettei kuljetustyöntekijöiltä tulisi vaatia EU:n digitaalisen koronatodistuksen esittämistä.

Ukrainan kriisin seurauksena komissio vahvisti ulkorajojen valvontaa koskevista toimintaohjeista rajanylityksen helpottamiseksi EU:n ja Ukrainan välisellä rajalla antamassaan tiedonannossa<sup>22</sup>, että kuljetustyöntekijät ovat toimitusketjujen kannalta ratkaisevassa asemassa. Lisäksi komissio ehdotti Ukrainassa työskentelevien kuljetustyöntekijöiden rajanylitysmenettelyjen yksinkertaistamista.

### ***EU:n digitaalinen koronatodistus ja EU:n digitaalinen matkustajatietolomake***

Turvallinen ja yhteentoimiva EU:n digitaalinen koronatodistus<sup>23</sup> ja muut terveyskäytännöt, joita komissio ja Euroopan tautienehkäisy- ja valvontakeskus ovat kehittäneet asiaan liittyvien kuljetusyritysten kanssa, ovat olleet keskeisessä asemassa, kun on alettu – mahdollisuuksien mukaan – jatkaa turvallista matkustamista EU:ssa. Matkustus- ja matkailujärjestöt ovat olleet laajalti tyytyväisiä EU:n digitaaliseen koronatodistukseen ja toimiin, joilla on luotu koordinoitu lähestymistapa matkustamiseen EU:n tasolla, ja katsoneet, että ne ovat tärkeitä työkaluja, joiden ansiosta kansalaiset saavat matkustaa ja heitä voidaan myös kannustaa matkustamaan sitten, kun tarvittava ennustettavuus voidaan taas taata. Jotta voidaan varmistaa, etteivät kansalaiset jää ilman tätä tehokasta ja yksityisyyttä suojelevaa keinoa todistaa oma covid-19-tautiin liittyvä statuksensa siinä tapauksessa, että tiettyjä vapaan liikkuvuuden rajoituksia olisi kansanterveydellisten syiden perusteella vielä voimassa 30. kesäkuuta 2022 jälkeenkin, komissio ehdotti, että EU:n digitaalisen koronatodistuksen oikeusperustan voimassaoloa jatkettaisiin 30. kesäkuuta 2023 saakka.

Useat jäsenvaltiot kuitenkin ottivat käyttöön matkustajatietolomakkeita ja muita ilmoituksia (esim. terveysilmoituksia ja tietyn valtion alueelle saapumista koskevia ilmoituksia) koordinoimattomalla tavalla. Näiden ilmoitusten muoto vaihtelee, ja jotkin niistä ovat saatavana vain paperiversioina. Tämä on aiheuttanut matkustajille tarpeetonta hankaluutta ja sekaannusta, mikä olisi voitu välttää asianmukaisella koordinoinnilla.

**Covid-19-pandemian aikana EU:n ja jäsenvaltioiden yhteiset ponnistelut mahdollistivat sen, että 650 000 EU:n kansalaista pystyi palaamaan kotiin turvallisesti.** Yli 100 000 ihmistä, joista 90 060 oli EU:n kansalaisia, kotiutettiin Euroopan unionin pelastuspalvelumekanismiin avulla. Covid-19-pandemia on vaikuttanut merkittävästi myös kuljetustyöntekijöihin. Nämä työntekijät ovat kriisin etulinjassa, ja ympäri EU:ta liikkueensa he ovat kärsineet rajoituksista, tavallista pidemmistä odotusajoista rajoilla sekä rajallisista majoitus- ja lepomahdollisuuksista. Tästä kaikesta ovat kärsineet etenkin merenkulkijat, ja rajoitukset ja supistetut liikenneyhteydet ovat estäneet heitä palaamasta kotiin moneen kuukauteen. Komissio on antanut jäsenvaltioille ohjeet matkustamisesta EU:ssa<sup>24</sup>, ja niissä on korostettu tarvetta varmistaa turvalliset kauttakulkukäytävät. Lisäksi komissio on tukenut

21 Neuvoston suositus (EU) 2022/107, annettu 25 päivänä tammikuuta 2022, koordinoitusta lähestymistavasta turvallisen vapaan liikkuvuuden helpottamiseksi covid-19-pandemian aikana ja suosituksen (EU) 2020/1475 korvaamisesta (saatavana täällä: <http://data.europa.eu/eli/reco/2022/107/oj> )

22 C(2022) 1404 final

23 Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat asetuksen (EU) 2021/953 kehyksestä covid-19-tautiin liittyvien yhteentoimivien rokotusta, testausta ja taudista parantumista koskevien todistusten (EU:n digitaalinen koronatodistus) myöntämiseksi, todentamiseksi ja hyväksymiseksi helpottamaan henkilöiden vapaata liikkuvuutta covid-19-pandemian aikana.

24 C(2020) 1897 final.

merenkulkijoita antamalla suosituksia tietyistä terveyden suojeluun, kotiuttamiseen ja matkustamiseen liittyvistä järjestelyistä<sup>25</sup>. Se on kehottanut jäsenvaltioita luomaan turvallisten satamien verkoston, jossa miehistöjä voidaan vaihtaa ilman rajoituksia. Komissio on myös helpottanut viisumivaatimuksia ja ottanut käyttöön poikkeuksia karanteenivaatimuksista myös EU:n ulkopuolisten merenkulkijoiden osalta.

### ***COVID-19 ja matkustajan oikeudet***

Komissio antoi jo varhain ohjeita matkustajan oikeuksia koskevan EU:n lainsäädännön soveltamisesta covid-19-pandemian yhteydessä<sup>26</sup>. Se antoi suosituksen matkustajille ja matkailijoille tarjottavista matkakupongeista vaihtoehtona hinnan palauttamiselle peruutetuista matkapaketeista ja kuljetuspalveluista. Lisäksi se esitti, miten jäsenvaltiot voisivat tukea kuljetusyritysten maksuvalmiutta<sup>27</sup>. Komissio ilmoitti kuluttajansuojaa valvovien viranomaisten yhteistyöverkostolle joulukuussa 2020 useiden lentoyhtiöiden peruutus- ja hinnanpalautuseriaa. Tämä johti komission, kansallisten kuluttajansuojaviranomaisten ja 16 suuren lentoyhtiön välisiin neuvotteluihin. Tuloksena oli se, että nämä lentoyhtiöt sitoutuivat tiedottamaan matkustajille paremmin ja palauttamaan heille rahat peruutetuista lennoista aiempaan nopeammin<sup>28</sup>.

Komissio pyysi jäsenvaltioita käyttämään EU Pilot -alustaa matkustajan oikeuksia koskevan EU:n lainsäädännön soveltamisesta, seurannasta ja täytäntöönpanon valvonnasta tiedottamiseen covid-19-kriisin aikana. Erityistä huomiota on kiinnitetty kuljetusyrityksiin ja siihen, antavatko ne matkustajille mahdollisuuden valita hinnanpalautuksen tai matkakuponkien välillä. Komissio aloitti rikkomusmenettelyt niitä jäsenvaltioita vastaan, jotka olivat ottaneet käyttöön matkustajan oikeuksia koskevaa EU:n lainsäädäntöä rikkovia sääntöjä. Tämän seurauksena nämä EU:n lainsäädännön kanssa ristiriidassa olleet kansalliset säännöt peruutettiin.

## **2.4 Liikenneyhteysien säilyttäminen**

**EU on antanut kuljetusyrityksille myös sääntelyhelpotuksia lakimuutoksillaan.** Jos lentoliikenteen harjoittaja ei pysty enää täyttämään taloudellisia velvoitteitaan 12 kuukauden mittaisella ajanjaksolla, jäsenvaltioiden lupaviranomaisilla on mahdollisuus olla peruuttamatta sen liikennelupaa määrääjäksi tai kokonaan. Sääöksillä otettiin käyttöön toimenpiteitä, joilla tuetaan lentoasemia ja maahuolintapalveluja tarjoavia yrityksiä, etenkin sallimalla se, että lentoasemat voivat tehdä kiireellisiä sopimuksia maahuolintapalveluista, jos jokin yritys lopettaa toimintansa covid-19-kriisin vuoksi<sup>29</sup>.

### ***Lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta annetun asetuksen muutokset<sup>30</sup>***

25 C(2020) 119/01.

26 Soveltamisohjeet annettiin 18. maaliskuuta 2020, ja niitä seurasi 13. toukokuuta 2020 annettu suositus matkakupongeista.

27 Komission suositus (EU) 2020/648, annettu 13 päivänä toukokuuta 2020, matkustajille ja matkailijoille tarjottavista matkakupongeista vaihtoehtona hinnan palauttamiselle peruutetuista matkapaketeista ja kuljetuspalveluista covid-19-pandemian yhteydessä, C/2020/3125 (EUVL L 151, 14.5.2020, s. 10–16).

28 Lisätietoja lentoyhtiöiden sitoumuksista: [https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/air-travel\\_fi](https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/air-travel_fi)

29 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/696, annettu 25 päivänä toukokuuta 2020, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä annetun asetuksen (EY) N:o 1008/2008 muuttamisesta covid-19-pandemian vuoksi (EUVL L 165, 27.5.2020, s. 1).

30 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/459, annettu 30 päivänä maaliskuuta 2020, lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä annetun neuvoston asetuksen

EU teki nopeasti lainsäädännöllisiä muutoksia, joiden nojalla lentoliikenteen harjoittajat voivat pitää lähtö- ja saapumisaikansa seuraavalla vastaavalla aikataulukaudella silloinkin, kun ne eivät voi käyttää vähintään 80:aa prosenttia lähtö- ja saapumisaajoista, kuten yleensä vaaditaan. Näiden muutosten tavoitteena on antaa taloudellista helpotusta lentoyhtiöille ja välttää se, että niiden olisi lennettävä lennot vain säilyttääkseen lähtö- ja saapumisaikansa. Lisäksi niillä varmistetaan, että lentoaseman kapasiteettia käytetään kilpailukykyisesti siten, että siitä on hyötyä kuluttajille ja liikenneyhteisyyksille.

Merenkulkualan sääntelyhelpotusten ansiosta sataman hallinnointielin tai vastuuviranomainen voi olla perimättä satamainfrastruktuurimaksuja, alentaa niitä tai pidentää niiden maksuaikaa<sup>31</sup>. Rautatiealalla on otettu käyttöön väliaikaisia sääntöjä rautatieyhtiöiden tukemiseksi: rataverkon haltijat voivat esimerkiksi määrätä käyttökustannuksia pienempiä käyttömaksuja<sup>32</sup>. Joidenkin EU:n sääntöjen täytäntöönpanoa ja saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä on lykätty jäsenvaltioihin kohdistuvan kuormituksen vähentämiseksi, jotta jäsenvaltiot voivat keskittyä viruksen leviämisen torjumiseen<sup>33</sup>.

**EU:n valtiontukisäännöt ovat mahdollistaneet sen, että jäsenvaltiot ovat voineet antaa väliaikaista hätäapua maksuvalmiuden äkillisen menettämisen kompensoimiseksi tai suoraan covid-19-pandemiaan liittyvien vahinkojen kompensoimiseksi.** Komissio antoi 19. maaliskuuta 2020 tiedonannon tilapäisistä puitteista valtiontukitoimenpiteille<sup>34</sup> talouden tukemiseksi covid-19-kriisissä. Siinä vahvistetaan valtiontuen ehdot, joiden tarkoituksena on lievittää jäsenvaltion talouteen kohdistuvia vakavia häiriöitä. Sitä sovelletaan lähes kaikkiin toimialoihin ja yrityksiin, kuten kuljetusyrityksiin, sillä tiedonannossa kuljetusalaa pidetään yhtenä niistä toimialoista, jotka ovat kärsineet pandemiasta eniten. Puitteiden tavoitteena on helpottaa yritysten maksuvalmiuden puutetta sallimalla muun muassa suorat avustukset, veroetuudet, lainojen valtiontakaukset, tuetut julkiset lainat ja pääomapohjan vahvistaminen.

**Komissio on myös selventänyt, miten EU:n keskeisiä liikennettä, valtiontukea ja julkisia hankintoja koskevia sääntöjä tulkitaan kriisitilanteessa,** antamalla ohjeistusta jäsenvaltioille. Tämän ansiosta jäsenvaltiot ovat voineet muuttaa nykyisiä julkisen palvelun velvoitteisiin liittyviä sopimuksia maa-<sup>35</sup>, ilma-<sup>36</sup> ja meriliikenteen<sup>37</sup> osalta covid-19-kriisistä johtuvien tarpeiden mukaisesti. Lisäksi komissio on antanut ohjeita menettelystä, jolla voidaan tehdä kiireellisiä uusia julkisen palvelun velvoitteisiin liittyviä sopimuksia, jotta perusliikenneyhteydet voidaan säilyttää, jos kaupalliset palvelut eivät pysty siihen kriisin takia. Nämä lainsäädännölliset toimenpiteet ovat tilapäisiä ja voimassa vain

---

(ETY) N:o 95/93 muuttamisesta (EUVL L 99, 31.3.2020, s. 1); Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/250, annettu 16 päivänä helmikuuta 2021, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 muuttamisesta lähtö- ja saapumisaikojen käyttöä unionin lentoasemilla koskevista säännöistä covid-19-kriisin vuoksi myönnettävän väliaikaisen helpotuksen osalta (EUVL L 58, 19.2.2021, s. 1).

31 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2017/352, annettu 15 päivänä helmikuuta 2017, satamapalvelujen tarjoamisen puitteista ja satamien rahoituksen läpinäkyvyyttä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 57, 3.3.2017, s. 1).

32 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1429, annettu 7 päivänä lokakuuta 2020, toimenpiteiden vahvistamisesta kestäviä rautatiemarkkinoita varten covid-19:n leviämisen johdosta (EUVL L 333, 12.10.2020, s. 1).

33 Ks. esimerkiksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2020/700, annettu 25 päivänä toukokuuta 2020, direktiivien (EU) 2016/797 ja (EU) 2016/798 muuttamisesta niiden saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä säädettyjen määräaikaisten jatkamiseksi (EUVL L 165, 27.5.2020, s. 27).

34 EUVL C 91 I, 20.3.2020, s. 1. Tilapäisiä puitteita on muutettu monta kertaa.

35 [https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2021-03/land\\_transport\\_overview\\_rules\\_during\\_coronavirus.pdf](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](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)

covid-19-kriisiin ajan. Se, että ne toteutettiin nopeasti, osoittaa, että komissio sekä parlamentti ja neuvosto pystyvät reagoimaan tehokkaasti tällaisiin kriiseihin.

**Jäsenvaltiot voivat määrätä uusia julkisen palvelun velvoitteita etenkin, jos on olemassa vaara liikenneyhteyksien äkillisestä katkeamisesta.** Komissio on antanut ohjeistusta julkisen palvelun velvoitteiden korvaamisesta covid-19-pandemian aikana<sup>38</sup> ja käynyt useita kahdenvälisiä neuvotteluja jäsenvaltioiden kanssa.

## **2.5 Kohdennetun rahoituksen antaminen keskeisiin kuljetustoimiin**

Hätätilanteen tukivälineestä (ESI) annetusta 2,7 miljardin euron summasta, jonka tarkoituksena oli auttaa jäsenvaltioita reagoimaan covid-19-kriisiin, oli tukivälineen joustavuuden ansiosta mahdollista kohdentaa nopeasti 220 miljoonaa euroa liikenteeseen liittyviin toimiin. Tämä summa määritettiin hätätilanteen tukivälineen ”liikkuvuuspaketiksi”, joka otettiin käyttöön 19. kesäkuuta 2020. Siitä annettiin jäsenvaltioille tarveperusteista tukea covid-19-kriisiin liittyvän rahdin, potilaiden ja hoitohenkilöstön kuljettamiseen. Yhteensä on tuettu yli kahtatuhatta ilma-, maa- tai meriteitse toteutettua operaatiota, joissa on kuljetettu terveydenhuollon laitteita ja hoitohenkilöstöä ja siirretty potilaita. Rahtikuljetuksia on rahoitettu yli 164 miljoonalla eurolla. Lisäksi jäsenvaltioille on myönnetty yli 9 miljoonaa euroa, jolla on tuettu hoitohenkilöstön kuljettamista ja potilaiden siirtämistä. Näin on voitu tukea yli 450 terveydenhuollon työntekijän kuljetusta ja noin 350 potilaan siirtämistä. Hätätilanteen tukivälineen liikkuvuuspaketista on saanut tukea 21 jäsenvaltiota.

### ***EU:n vastatoimet Venäjän hyökättyä Ukraina***

Venäjä aloitti 24. helmikuuta 2022 täysimittaisen sotilaallisen hyökkäyksen Ukraina. Konfliktin ensimmäisten viikkojen aikana yli 3,9 miljoonaa ihmistä pakeni Ukrainasta Euroopan unioniin. EU antoi Ukrainalle 1,2 miljardia euroa makrotaloudellista rahoitusapua. Tästä summasta maksettiin maaliskuussa 600 miljoonaa euroa edullisin ehdoin myönnettävinä lainoina. Toinen 600 miljoonan euron erä on vielä maksamatta. Lisäksi Ukrainan talousarvioon siirrettiin 7. huhtikuuta 120 miljoonaa euroa hätäapuna, jolla tuetaan julkisten perusmenojen rahoittamista. EU on kohdentamassa uudelleen käynnissä olevia hankkeita (100–200 miljoonaa euroa) hätäavun toimittamiseksi ja väestön ja viranomaisten kiireellisiin tarpeisiin vastaamiseksi. Komissio on myös hyväksynyt uuden 330 miljoonan euron hätäapupaketin. EU on toteuttanut useita toimia, joilla on määrätty pakotteita Venäjälle ja autettu Ukrainaa. Liikenteeseen liittyviä toimia ovat muun muassa seuraavat:

(-) EU:n lentoturvallisuusviraston julkaisemassa konfliktialueita koskevassa tiedotteessa EU on varoittanut lentämästä kaupallisia lentoja Ukrainan ja Valko-Venäjän koko ilmatilassa ja osassa Venäjän ilmatilaa. Tämä varoitus laajennettiin pian koskemaan myös Moldovan ilmatilaa.

(-) EU on sulkenut ilmatilansa venäläisiltä lentoyhtiöiltä ja yrityksiltä<sup>39</sup>.

(-) EU on määrännyt 9. maaliskuuta kiellot, jotka koskevat seuraavia tuotteita ja palveluja:

i) Kaikkien ilmailualan tuotteiden ja tekniikoiden (ilma-alukset, avaruus-alukset ja niiden osat) myynti, toimitus, vuokraus, siirto ja vienti suoraan tai välillisesti Venäjälle.

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)

39 Venäjä ja Valko-Venäjä ovat sulkeneet omat ilmatilansa EU:n lennoilta. EU:hun rekisteröidyt ilma-alukset on rekisteröity uudelleen ja jälleenvakuutettu Venäjällä kansainvälisen lain vastaisesti.

ii) Vakuutusten ja jälleenvakuutusten tarjoaminen suoraan tai välillisesti näille ilmailualan tuotteille ja tekniikoille.

iii) Korjaus- ja huoltopalvelujen tarjoaminen näille ilmailualan tuotteille.

(-) EU on lisännyt Venäjän rautatieyhtiön luetteloon taloudellisten pakotteiden kohteena olevista yhteisöistä. Luetteloon ihmisistä, jotka ovat EU:n rajoitustoimien kohteena, on lisätty henkilöitä, joilla on yhteyksiä Venäjän rautatieyhtiöön ja sen tytäryhtiöihin.

(-) EU on ottanut käyttöön meriliikenteen navigointi- ja radiolaitteistoihin kohdistuvia pakotteita, joilla kielletään seuraavat seikat:

i) näiden tuotteiden myynti, toimitus, siirto tai vienti luonnollisille henkilöille tai oikeushenkilöille, yhteisöille tai tahoille Venäjällä, Venäjällä käytettäväksi tai Venäjän lipun alla purjehtiviin aluksiin asennettaviksi.

ii) näihin tuotteisiin liittyvän teknisen avun, välityspalvelujen tai muiden palvelujen sekä rahoituksen ja rahoitusavun antaminen.

(-) EU määräsi 8. huhtikuuta uusia pakotteita, joilla kielletään Venäjän lipun alla purjehtivia aluksia (myös huvijahteja) saapumasta EU:n satamiin sekä Venäjälle ja Valko-Venäjälle sijoittautuneita maantiekuljetusyrittäjiä kuljettamasta tavaraa maanteitse Euroopan unionin alueella.

(-) EU aktivoi Ukrainan pyynnöstä Euroopan unionin pelastuspalvelumekanismiin, josta annetaan Venäjän sotilaallisen hyökkäyksen seurauksiin liittyvää tukea. Ukrainaan on toimitettu tuhansia tonneja apua kaikista jäsenvaltioista Puolassa, Romaniassa ja Slovakiassa sijaitsevien pelastuspalvelumekanismiin logistiikkakeskusten kautta. Myös naapurimaat ovat pyytäneet maahanmuuttovirtoihin liittyvää apua Euroopan unionin pelastuspalvelumekanismista. Ukrainan lisäksi pelastuspalvelumekanismista annetaan myös erityyppistä kriittistä tukea Moldovalle, Puolalle, Slovakialle ja Tšekin tasavallalle, sillä ne kaikki ovat konfliktialueelta pakenevien pakolaisten tärkeimpiä kohdemaita. Pelastuspalvelumekanismia on hyödynnetty mahdollisuuksien mukaan myös EU:n kansalaisten kotiuttamisen järjestämisessä. Avustustarvikkeita varten tarkoitettujen logistiikkakeskusten perustaminen oli Puolan, Slovakian ja Romanian paikallisviranomaisten vastuulla, ja se rahoitettiin kokonaan pelastuspalvelumekanismiin varoilla.

(-) Tilapäistä suojelua koskevan direktiivin<sup>40</sup> aktivointi ukrainalaisille ja muille kuin ukrainalaisille, jos he eivät voi palata turvallisesti Ukrainaan.

(-) Ulkorajojen valvontaa koskevat toimintaohjeet rajanylityksen helpottamiseksi EU:n ja Ukrainan välisellä rajalla. Nämä toimintaohjeet koskevat myös kuljetustyöntekijöitä<sup>41</sup>.

(-) Ukrainaan, Venäjälle ja Valko-Venäjälle jumiin jääneiden EU:n kuorma-autonkuljettajien auttaminen palaamaan kotiin näistä maista yksinkertaistamalla heitä koskevia menettelyjä.

(-) Kaikki pohjoisen ulottuvuuden kumppanuuteen liittyvät kuljetus- ja logistiikkatoimet, joissa Venäjä ja Valko-Venäjä ovat osallisina, on keskeytetty.

40 Tämä säädös annettiin vuonna 2001 EU:n reaktiona entisen Jugoslavian alueella olleen konfliktin vuoksi kotiseudultaan siirtymään joutuneiden ihmisten virralle. Sitä sovellettiin ensimmäisen kerran 3. maaliskuuta 2022. Huhtikuun 7. päivään mennessä 2022 yli 1,6 miljoonaa ihmistä on rekisteröitynyt saamaan tilapäistä suojelua.

41 C(2022) 1404 final.

(-) Jotkin jäsenvaltiot ovat tarjonneet ukrainalaisille mahdollisuuden matkustaa ilmaiseksi julkisessa liikenteessä. Lisäksi monet EU:n kuljetusyrietykset ovat toteuttaneet Ukrainan ja sen kansalaisten auttamiseen tähtäviä toimia; ne ovat muun muassa antaneet ilmaisia lento-, bussi- tai junalippuja tai humanitaarista apua.

(-) Ukrainan naapurimaina olevat jäsenvaltiot ovat perustaneet vastaanottokeskuksia / liikenteen solmukohtia.

(-) Komissio on aktivoinut liikennealan kansallisten yhteyspisteiden verkoston.

(-) Euroopan komissio on ehdottanut luonnosta suunnitelmaksi (RePower EU), jossa on kyse siitä, miten Euroopasta tehdään riippumaton venäläisistä fossiilista polttoaineista reilusti ennen vuotta 2030. Tämä prosessi on määrä aloittaa kaasusta Venäjän Ukrainaankohdistuvan hyökkäyksen vuoksi<sup>42</sup>.

(-) Osana EU:n tukea Ukrainalle Venäjän sotilaallisen hyökkäyksen yhteydessä komissio perusti 12. toukokuuta solidaarisuuskaistoja<sup>43</sup>, joihin liittyvillä toimilla Ukrainaa autetaan viemään maataloustuotteitaan. Venäjän Ukrainaankohdistuvan hyökkäyksen ja Ukrainan satamien saarron vuoksi Ukrainasta peräisin oleville viljatuotteille ja muille maataloustuotteille on löydettävä vaihtoehtoisia logistiikkareittejä, jotta tuotteet pääsevät määränpäähänsä. Komissio esittää tiedonannossa toimintasuunnitelman ”solidaarisuuskaistojen” perustamiseksi. Niiden avulla pyritään varmistamaan, että Ukraina voi paitsi viedä viljaa myös tuoda tarvitsemiaan tuotteita humanitaarisesta avusta eläinten rehuihin ja lannoitteisiin. Näin tuetaan sekä Ukrainan taloutta että maailmanlaajuisia elintarviketurvaa. Komissio yksilöi yhdessä jäsenvaltioiden ja sidosryhmien kanssa ensisijaisia toimia, joita ovat muun muassa seuraavat:

- asetetaan käyttöön lisää tavaraliikenteen liikkuvaa kalustoa, aluksia ja kuorma-autoja;
- varmistetaan kuljetusverkostojen ja uudelleenlastaustermiinalien riittävä kapasiteetti Ukrainan maatalousvientiä varten;
- edistetään tulliopeeraatioiden ja muiden tarkastusten mahdollisimman suurta joustavuutta ja riittävää henkilöstöä;
- kartoitetaan mahdollisuuksia varastoida ukrainalaisia maataloustuotteita EU:n alueelle;
- parannetaan EU:n ja Ukrainan välisiä yhteyksiä keskipitkällä aikavälillä lisäämällä uusien vientikäytävien infrastruktuurikapasiteettia ja luomalla uusia infrastruktuuriyhteyksiä Ukrainan jälleerakentamisen yhteydessä.

(-) Komissio hyväksyi 12. toukokuuta Ukrainan kanssa tehtävän korkean tason sopimuksen<sup>44</sup>, jossa sovittiin Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) uusista ohjeellisista kartoista Ukrainassa osana komission toimintapoliittista pyrkimystä laajentaa Euroopan laajuinen liikenneverkko naapurimaihin.

---

42 COM(2022)108 final.

43 COM(2022) 217 final

44 C(2022) 3204 final

### 3 KRIISIVALMIUS

**Venäjän aloittama sota Ukrainassa on osoittanut, miten tärkeää kriiseihin varautuminen on.** Nykyisten valmiuksien ansiosta EU pystyi antamaan nopeasti tehokasta apua Ukrainalle ja maasta pakeneville pakolaisille. Sodan kokonaisvaikutusta ei vielä tiedetä, kuten ei sitäkään, mikä on seuraava kriisi, joka saattaa vaikuttaa liikennealaan. Jotta kriisinhallintamekanismi olisi tehokas, sen ei tulisi kohdistua vain yhteen liikennemuotoon, koska yhteen muotoon kohdistuvat systemiset häiriöt voivat vaikuttaa koko verkostoon.

**EU:n vuoden 2021 strategisessa ennakointiraportissa<sup>45</sup> korostetaan EU:n liikennealaan mahdollisesti vaikuttavia tekijöitä, kuten ilmastonmuutos ja muut ympäristöhaasteet, turvallisuusuhat ja terrorismi sekä hyperyhteenliitettävyyden ja teknologinen muutos.** Aikaisemmin EU:n liikenneala on ollut useiden terroristi-iskujen tai iskuyritysten kohteena. Liikenne on merkittävä kohde näille iskuille, koska liikenteessä kulkee päivittäin hyvin suuri määrä ihmisiä<sup>46</sup>. Covid-19-pandemian aikana iskujen kohteena oli televiestintä, myös 3G-/4G-/5G-infrastruktuuri (esimerkiksi toistimet, sillat ja tukiasemamastot) ja muut verkon komponentit (kuten releet ja kaapelit). Heinäkuussa 2021 tulvat Belgiassa ja Saksassa aiheuttivat monia kuolemantapauksia ja vakavaa pitkäaikaista häiriötä liikenteelle.

**Kyberturvallisuuden on kiinnitettävä erityistä huomiota.** Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa todetaan, että liikennealalla kyberturvallisuutta on pidettävä ensiarvoisen tärkeänä, jotta kyberuhkia voidaan torjua. Euroopan unionin kyberturvallisuusviraston (ENISA)<sup>47</sup> mukaan verkkorikolliset ottavat yhä useammin kohteekseen kriittisiä terveydenhuolto-, liikenne-<sup>48</sup> ja energiainfrastruktuureja. Venäjän hyökkäys Ukrainaan on voimistanut kyberuhkiin liittyviä huolenaiheita myös EU:ssa sijaitsevien kohteiden osalta.

#### **3.1 Liikennealan varautumisperiaatteet**

Jotta voidaan varautua ja reagoida suuriin tapahtumiin, jäljempänä kuvattuja varautumisperiaatteita on aina noudatettava muiden asiaankuuluvien EU:n periaatteiden lisäksi.

- I. **Suhteellisuusperiaate:** Tavaroiden tai ihmisten kuljetusta rajoittavia toimenpiteitä olisi otettava käyttöön vasta viimesijaisena keinona. Kaikkien toimenpiteiden on oltava asianmukaisesti perusteltuja, näyttöön pohjautuvia ja oikeasuhteisia. Niitä on seurattava ja arvioitava säännöllisesti, ja niistä on tiedotettava oikea-aikaisesti. Lisäksi niiden on oltava tilapäisiä, ja ne on lopetettava niin pian kuin mahdollista<sup>49</sup>.
- II. **Syrjimättömyys:** Toimenpiteet eivät saisi olla syrjiviä kansallisuuden tai tavaroiden alkuperän perusteella, eikä niillä saisi aiheuttaa syrjintää erityyppisten liikennemuotojen tai kuljetettavien tavaroiden välillä. Niiden avulla olisi voitava varmistaa kuljetustyöntekijöiden (myös EU:n ulkopuolella asuvien) syrjimätön kohtelu. Lisäksi olisi mahdollisuuksien mukaan oltava kohdistamatta heihin matkustus- tai liikennerajoituksia taikka muuta hallinnollista räsitystä,

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

46 Madrid (2004), Lontoo (2005), Glasgow (2007), Frankfurtin lentoasema (2011), Oignes (Thalys, 2015), Bryssel (2016), Würzburg (2016), Bryssel (2017) ja Lontoo (2017).

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

48 Merenkulkualalla esimerkiksi neljään suurimpaan varustamoon (APM Maersk, CMA CGM, COSCO, Mediterranean Shipping Company) on tehty kyberiskuja vuodesta 2017 alkaen.

49 Samaa sovelletaan myös ympäristöön tai terveyteen kohdistuvien taikka sosiaalisten suojeletoimien tilapäiseen keskeyttämiseen.

koska heillä on merkittävä rooli tavarankuljetukseen perustuvissa toimitusketjuissa. Sama koskee myös matkustajien syrjimätöntä kohtelua.

III. **Koordinointi:** Kaikkia toimenpiteitä olisi koordinoitava liikenneviranomaisten kanssa liikennealan kansallisten yhteyspisteiden verkoston välityksellä. Verkoston, EU:n ja kansainvälisten monialaisten kriisinhallintafoorumien välille olisi perustettava viestintäkanavia. Koordinointi asiaankuuluvien viranomaisten välillä on käynnistettävä heti toimenpiteen alussa etenkin, jos toimenpide koskee TEN-T-verkkoa ja useampaa kuin yhtä jäsenvaltiota.

IV. **Avoimuus, viestintä ja vuoropuhelu:** Ennen kuin toimenpiteet tulevat voimaan, niistä on tiedotettava asianmukaisille sidosryhmille selkeästi<sup>50</sup>, niistä on keskusteltava sidosryhmien kanssa ja niitä on tarvittaessa mukautettava. On varmistettava, että sidosryhmien ja kansainvälisten kumppaneiden kanssa käydään jatkuvaa vuoropuhelua.

V. **Johdonmukaisuus EU:n politiikan kanssa:** Kansallisia ja paikallisia toimenpiteitä, jotka heikentävät yhtenäisen liikennealueen toimintaa, on vältettävä. Asiasta vastaavien viranomaisten on lopetettava kansalliset toimenpiteet heti, kun EU-tason liikennealan varautumistoimenpiteet on otettu käyttöön.

VI. **Liikennejärjestelmän eheys:** Toimenpiteet, joilla reagoidaan yhden liikennemuodon ongelmiin, on otettava huomioon ja niitä on hyödynnettävä kaikilta osin kaikissa liikennemuodoissa.

VII. **Huolehtiminen matkustajista, joilla on erityistarpeita:** Erityistä huomiota on kiinnitettävä haavoittuvassa asemassa olevien matkustajien ja matkustajaryhmien (kuten liikuntarajoitteisten ja/tai vammaisten henkilöiden) tarpeisiin, ulkomaille jumiin jääneisiin matkustajiin, kriittistä ammattia harjoittaviin matkustajiin ja rajatyöntekijöihin.

VIII. **Huolehtiminen kuljetustyöntekijöistä:** Kuljetustyöntekijöillä on oltava turvalliset ja asianmukaiset työolot<sup>51</sup>.

### **3.2 Liikennealan varautumisen välineet**

**Komissio ehdottaa kymmenestä [10] toimenpiteestä koostuvaa kokonaisuutta, jolla parannetaan liikennealan kriisivalmiutta ja toimintavalmiuksia.** Välinekokonaisuutta tulisi käyttää edellä lueteltujen periaatteiden mukaisesti. Toimenpiteet vaihtelevat pitempiaikaisista valmistelutoimista välineisiin, joita voidaan käyttää välittömissä toimenpiteissä. Yleinen tavoite on olla nykyistä paremmin valmiina toimimaan nopeasti sellaisen onnettomuuden tai tapahtuman yhteydessä, joka voi aiheuttaa vakavaa häiriötä EU:n liikennejärjestelmälle. Tällaista häiriötä voivat aiheuttaa luonnonkatastrofit, pandemiat, terrori-iskut, kyberhyökkäykset, kiristysohjelmat, sotilaalliset konfliktit, infrastruktuuriin kohdistuvat häiriöt (kuten siltojen tai tunnelien sortuminen) tai sähkökatkokset.

50 Tietyissä tilanteissa, kuten Venäjään kohdistuvien taloudellisten pakotteiden yhteydessä, tiettyjä ennakkokokouksia voidaan joutua rajoittamaan.

51 Lisäksi on noudatettava asianmukaista EU:n ja kansallista työterveys ja -turvallisuuslainsäädäntöä sekä toimenpiteistä työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden parantamisen edistämiseksi työssä 12 päivänä kesäkuuta 1989 annettua neuvoston direktiiviä 89/391/ETY (EYVL L 183. 29.6.1989, s. 1–8).

## 1) EU:n liikennealan lainsäädännön muokkaaminen kriisitilanteisiin sopivaksi

**Joissakin liikennealan säädöksissä on jo hätätilanteita koskevia lausekkeita.** Esimerkkejä näistä ovat lentoliikenteen harjoittamista koskevan asetuksen<sup>52</sup> 21 artikla, maaliikenteen julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemisestä annetun asetuksen<sup>53</sup> 5 artiklan 5 kohta, satamapalvelujen tarjoamisesta annetun asetuksen<sup>54</sup> 7 artiklan 4 kohta ja maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsystä annetun asetuksen<sup>55</sup> 10 kohta. Joissakin nykyisissä säädöksissä mainitaan jo velvoite laatia varautumissuunnitelmia. Neljännen rautatiepaketin<sup>56</sup> mukaisesti rautatieyhtiöiden on laadittava varautumissuunnitelmat, jotta matkustajia voidaan suojella ja auttaa merkittävien liikennehäiriöiden yhteydessä<sup>57</sup>.

**Tarvittaessa EU:n liikennelainsäädäntöä on muutettava, jotta siihen voidaan sisällyttää säännöksiä, joiden avulla merkittävistä kriiseistä selviydytään nykyistä paremmin.** Nämä säännökset eivät saa kuitenkaan johtaa siihen, että EU:n lainsäädännön soveltamiseen tulisi perusteettomia poikkeuksia. Siksi tällaisten lausekkeiden sisällyttämistä säädöksiin on harkittava huolella, kun tiettyä asetusta tai direktiiviä muutetaan tai hyväksytään. Vaikutustenarvioinneissa on arvioitava, ovatko hätätilanteita koskevat lausekkeet tarpeen ja miten ne pitäisi muotoilla.

Tämän lähestymistavan perusteella komissio on ehdottanut tiettyjä säännöksiä TEN-T-verkkoja ja älykkäitä liikennejärjestelmiä koskeviin säädöksiin<sup>58</sup>, joita tarkistetaan parhaillaan. Rajatylittävien TEN-T-osuuksien vahvistaminen, multimodaalisuuden lisääminen terminaaleissa ja siirtyminen kestäviin liikennemuotoihin ovat esimerkkejä pidemmän aikavälin toimista, jotka ovat tarpeen valmiuksien parantamiseksi. Komissio aikoo analysoida, onko tarpeen tarjota lisää tilapäistä joustavuutta tieliikennesääntöjen soveltamiseen ajorajoitusten ja ajoaikojen osalta, samalla kun varmistetaan kuljetoimien turvallisuus kaikkina aikoina.

Näissä pysyvissä säännöksissä voitaisiin ottaa huomioon tilapäiset toimenpiteet, jotka on otettu käyttöön covid-19-kriisin yhteydessä, kuten ne, jotka otettiin käyttöön Omnibus I- ja Omnibus II -asetusten nojalla tai lentoliikenteen harjoittamista koskevaan asetukseen sekä lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta annettuun asetukseen tehtyjen muutosten nojalla<sup>59</sup> (ks. kohta 2.4). Myös covid-19-

---

52 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (uudelleenlaadittu toisinto) (EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3).

53 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1370/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1).

54 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2017/352, annettu 15 päivänä helmikuuta 2017, satamapalvelujen tarjoamisen puitteista ja satamien rahoituksen läpinäkyvyyttä koskevista yhteisistä säännöistä (EUVL L 57, 3.3.2017, s. 1).

55 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1072/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä (uudelleenlaadittu toisinto) (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 72).

56 Yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta annetun direktiivin 2012/34/EU 54 artikla.

57 Lisäksi uusi rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista annettu asetukset (EU) 2021/782, jota aletaan soveltaa 7. kesäkuuta 2023, velvoittaa rautatieyhtiöt tekemään yhteistyötä asemanhaltijoiden ja rataverkon haltijoiden kanssa näitä suunnitelmia laatiessaan. Varautumissuunnitelmissa on otettava huomioon myös esteettömien hälytys- ja tietojärjestelmien tarve.

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

59 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2020/459, annettu 30 päivänä maaliskuuta 2020, lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 muuttamisesta (EUVL L 99, 31.3.2020, s. 1); Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2021/250, annettu 16 päivänä helmikuuta 2021, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 muuttamisesta lähtö- ja

pandemiasta kertyneiden kokemusten tulisi antaa aihetta käynnistää pitkään lykätty keskustelut lentomat kustajien oikeuksista annetun asetuksen (EU) 261/2004 tarkistamisesta, jotta se olisi nykyistä tarkoituksenmukaisempi tulevien kriisien yhteydessä. Varautumissuunnitelmien laatimista käsitellään myös matkustajien oikeuksista annetun EU:n lainsäädännön arvioinnissa, joka on parhaillaan meneillään.

## 2) Riittävän tuen varmistaminen liikennealalle

**Liikennealan häiriönsietokyvyn vahvistaminen on tiiviisti sidoksissa EU:n liikennejärjestelmän liikenneyhteyksien ja kestävyuden parantamiseen.** Komissio jatkaa elpymis- ja palautumistukivälineen täytäntöönpanon tiivistä seuranta ja tukemista. Tukiväline edistää liikennealan häiriönsietokyvyn parantamista kaikkien liikennemuotojen osalta. Jäsenvaltiot aikovat kohdentaa huomattavia osia elpymis- ja palautumistukivälineestä liikenteeseen, ja siitä tulee näin yksi merkittävimmistä NextGeneration EU -välineestä tehtävistä investoinneista hyötyvistä talouden aloista. Neuvosto on hyväksynyt 24 elpymis- ja palautumissuunnitelmaa, ja kansallisissa elpymis- ja palautumissuunnitelmissa kohdennetaan huomattava summa Euroopan liikennejärjestelmän kestävyuden parantamiseen. Kaiken kaikkiaan jäsenvaltiot käyttävät 70,7 miljardia euroa, eli noin 15,7 prosenttia jaetusta rahoituksesta, liikenteen vihreään siirtymään liittyviin investointeihin ja uudistuksiin. Muut liikennealan investoinnit ja uudistukset kohdistuvat muihin painopistealoihin, joita ovat esimerkiksi liikennealan digitalisaatio sekä sosiaalinen ja alueellinen yhteenkuuluvuus. Kaikissa kansallisissa suunnitelmissa osoitetaan jonkin verran määrärahoista tälle alalle. Nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa, johon vaikuttaa voimakkaasti Venäjän sotilaallinen hyökkäys Ukrainaan, on entistä kiireellisempää vähentää EU:n riippuvuutta fossiilisista polttoaineista. Näihin haasteisiin vastaamiseksi komissio julkaisi 18. toukokuuta 2022 REPowerEU-suunnitelman<sup>60</sup>, jossa esitetään yhteiset eurooppalaiset toimet tällä alalla. Elpymis- ja palautumistukivälineellä on keskeinen rooli käytettävissä olevien resurssien keräämisessä ja käyttämisessä Euroopan ja kansallisella tasolla REPowerEU-suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi rahoitusvälineet, kuten Verkkojen Eurooppa -väline ja sen digitaalinen osio, koheesiorahasto, Euroopan aluekehitysrahasto ja InvestEU, ovat ratkaisevan tärkeitä, kun parannetaan sisämarkkinoiden häiriönsietokykyä investoimalla EU:n liikennejärjestelmän liikenneyhteyksiin, digitalisaatioon ja digitaalisten yhteyksien infrastruktuuriin sekä multimodaalisuuteen ja vähennetään sen riippuvuutta fossiilisista polttoaineista.

**Jotta tuleviin kriiseihin voitaisiin reagoida nopeasti, komission ja jäsenvaltioiden olisi käytettävä myös muita varoja tarvittaessa sen mukaan, millaisesta kriisistä on kyse.** Kriiseihin voidaan reagoida myös taloudellisilla helpotuksilla lieventämällä maksuvelvollisuuksia tilapäisesti. Komissio voisi myös harkita lainsäädännöllisiä toimia, joiden nojalla liikennealalle annetaan taloudellisia helpotuksia. Näiden toimenpiteiden avulla sataman hallinnointielin tai vastuuviranomainen voisi olla perimättä satamainfrastruktuurimaksuja, alentaa niitä tai pidentää niiden maksuaikaa, tai rataverkon haltijat voisivat määrätä käyttökustannuksia pienempiä käyttömaksuja (ks. kohta 2.4). Koska jokainen kriisi on erilainen ja voi vaatia erilaisia toimia, väliaikaisen valtiontuen tarvetta analysoidaan tapauskohtaisesti sen sijaan, että perustettaisiin pysyvä ja joustamaton järjestelmä tulevaisuutta varten.

---

saapumisaikojen käyttöä unionin lentoasemilla koskevista säännöistä covid-19-kriisin vuoksi myönnettävän väliaikaisen helpotuksen osalta (EUVL L 58, 19.2.2021, s. 1).

### 3) Tavaroiden, palvelujen ja ihmisten vapaan liikkuvuuden takaaminen

Vihreiden kaistojen järjestelmä, joka otettiin käyttöön covid-19-pandemian aikana hyvin tuloksin, voidaan aktivoida tarvittaessa uudelleen, jotta voidaan reagoida EU:n liikenteeseen vaikuttaviin uusiin kriiseihin. Sen varmistamiseksi, että sisäraja- ja valvonta on edelleen viimesijainen toimenpide, Schengenin rajasäännöstöä koskevassa komission ehdotuksessa<sup>61</sup> selvennettiin ja laajennettiin luettelo tekijöistä, jotka jäsenvaltion on arvioitava päättäessään, otetaanko rajatarkastukset tilapäisesti uudelleen käyttöön. Uusien sääntöjen myötä otetaan käyttöön myös yhteisiä työkaluja, joilla ulkorajoja valvotaan aiempaa tehokkaammin kansanterveydellisen kriisin yhteydessä. Tässä on otettu opiksi covid-19-pandemian aikana kertyneistä kokemuksista. Komissio suunnittelee ehdottavansa **sisämarkkinoiden hätäapuvälinettä** vuonna 2022. Sillä luodaan kehys sellaisten kriisinhallintatoimenpiteiden toteuttamiselle, jotka ovat tärkeitä liikennealalle, etenkin tavaroiden, palvelujen ja ihmisten vapaan liikkuvuuden, tuotteiden ja palvelujen saatavuuden sekä avoimuuden ja koordinoinnin kannalta.

**Komissio on kehottanut jäsenvaltioita varmistamaan, että varautumisperiaatteita sovelletaan ja että tarkastukset, seulonnat ja muut muodollisuudet pidetään minimissään, jotta voidaan vähentää viivästyksiä vihreältä kaistalta tehtävissä rajanylityksissä ja jotta 15 minuutin aikarajaa voitaisiin noudattaa.** Jäsenvaltiot voivat myös harkita kaikkien tieliikenteen ajorajoitusten peruuttamista alueellaan (viikonloppu- ja yöajokiellot, tiettyjä liikenteen aloja koskevat kiellot melun vähentämiseksi jne.). Näin helpotetaan maanteiden tavaraliikennettä ja sen edellyttämää kuljetustyöntekijöiden vapaata liikkuvuutta. Niiden on myös varmistettava, että asiakirjojen toimittamista sähköisesti tai sähköisten asiakirjojen esittämistä pidetään riittävänä ja että niiden käyttöön kannustetaan. Jäsenvaltioiden on myös edelleen hyväksyttävä rajatylittäviä palveluja toteuttavien kansainvälisten kuljetustyöntekijöiden todistus, kuten vihreitä kaistoja koskevan tiedonannon liitteessä 3 on ehdotettu<sup>62</sup>. Tämä todistus on jo lisätty EU:n rajavartijan käsikirjaan<sup>63</sup>.

Jos ilmaantuu covid-19-pandemian kaltainen kriisi, komission ja jäsenvaltioiden on hyödynnettävä saatuja kokemuksia EU:n digitaalisten matkustajatietolomakkeiden yhteisen mallipohjan<sup>64</sup> ja matkustajatietojen jakamiseen tarkoitettua alustan kehittämisestä rajatylittävää tartunnan jäljitystä varten. EU:n tasolla kehitetyt työkalut on tarvittaessa voitava aktivoida uudelleen nopeasti ja helposti.

#### ***Hätäapukaistojen käyttöönotto humanitaarisia avustusaatteita ja avustusrekkoja varten***

Jotta humanitaariset avustusaatteet voivat ylittää EU:n ja Ukrainan välisen rajan nopeasti ja turvallisesti, ulkorajojen valvontaa koskevista toimintaohjeista annetussa tiedonannossa jäsenvaltioita ohjeistetaan osoittamaan rajanylityspaikoillaan tätä tarkoitusta varten erityisiä kaistoja hätäapukaistoiksi. Jäsenvaltioita kannustetaan osoittamaan samanlaisia kaistoja myös rekoille, jotta

61 COM(2021)891 final.

62 C(2020) 1897.

63 C(2019) 7131 final.

64 Täytäntöönpanopäätöksessä 2021/858 ja täytäntöönpanopäätöksessä 2021/1212 määritetään oikeusperusta, jonka nojalla tartunnan saaneiden matkustajien ja altistuneiden ihmisten tietoja voidaan vaihtaa rajatylittävän tartunnan jäljityksen yhteydessä.

voidaan varmistaa sekä tavara- ja palvelutoimitusten jatkuminen että kuljetustyöntekijöiden turvallinen paluu Ukrainasta<sup>65</sup>.

#### **4) Pakolaisvirtojen hallinta ja ulkomaille jumiin jääneiden matkustajien ja kuljetustyöntekijöiden kotiuttaminen**

**EU:n ulkopuolisissa maissa, unionin edustustoissa ja niissä jäsenvaltioissa, joissa on muiden valtioiden suurlähetystöjä tai konsulateja, on jatkettava konsuliviranomaisten kriisivalmiuden parantamista eritoten paikallisten varautumissuunnitelmien avulla.** On selvítettävä, olisiko syytä kehittää ja perustaa EU:n yhteinen konsuliviranomaisten kriisinhallintaryhmä, johon mahdollisesti osallistuisi myös edustusta vailla olevia jäsenvaltioita. Euroopan ulkosuhdehallinto on vahvistanut konsuliviranomaisten toimintamahdollisuuksia ja valmiutta perustamalla konsuliviranomaisten kriisinhallintaryhmän, joka on valmis aloittamaan toimintansa ja koordinoimaan unionin edustustojen verkoston kanssa jäsenvaltioiden järjestämiä kotiuttamistoimia (riippumatta siitä, rahoitetaanko ne pelastuspalvelumekanismien varoista vai ei).

**Euroopan unionin pelastuspalvelumekanismi ja rescEU-valmiusvaranto otetaan käyttöön tarvittaessa.** Matkustajat tai työntekijät voivat jäädä jumiin EU:n alueella tai sen ulkopuolella. Ollakseen varautunut ja toimintakykyinen tulevissa kriiseissä Euroopan ulkosuhdehallinto jatkaa kriisiyhteistyöhön ja -koordinointiin osallistumista tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa. Tulevissa kriiseissä EU:n pelastuspalvelumekanismista tuetaan EU:n ulkopuolelle jumiin jääneiden EU-kansalaisten kotiuttamista. Tällöin kyseisten kansalaisten kotivaltioiden hallintojen on aktivoitava mekanismi nopeasti. Jäsenvaltio, joka koordinoi apua kaikkien jumiin jääneiden EU-kansalaisten osalta, voi myös lähettää pyynnön komission hätäavun koordinoitikeskukselle.

Evakuoinnin voivat toteuttaa jäsenvaltiot ja/tai mekanismiin osallistuvat valtiot<sup>66</sup> vapaaehtois pohjalta, ja komissio voi rahoittaa enintään 75 prosenttia kuljetuskustannuksista. Mekanismia koskevassa tarkistetussa lainsäädännössä<sup>67</sup> säädetään mahdollisuudesta hankkia rescEU-valmiusvarantoon lääkinälliseen evakuointiin tarkoitettu monikäyttöinen ilma-alus. Tulevaisuudessa komissio voisi käyttää tätä lentokonetta viimesijaisena keinona vastata jäsenvaltioiden avunpyyntöihin konsuliviranomaisten järjestämien evakuointien yhteydessä. Terveysten liittyvissä kriisitilanteissa matkustajien ja EU:n kuljetustyöntekijöiden lääkinällinen evakuointi voidaan aktivoida osana lääkinällisen evakuoinnin operaatiota ja EU:n varhaisvaroitus- ja reagointijärjestelmän välityksellä komission kanssa koordinoitusti.

**Komissio ja Euroopan ulkosuhdehallinto koordinoivat ja seuraavat turvallisten kauttakulkukäytävien perustamista.** Vihreistä kaistoista maaliskuussa 2020 annetun tiedonannon mukaisesti jäsenvaltioiden olisi perustettava kauttakulkukäytäviä yksityisille kuljettajille ja heidän matkustajilleen (heidän kansallisuudestaan riippumatta) sekä kaikille kotiutettaville EU-kansalaisille<sup>68</sup>. Jäsenvaltioiden on myös varmistettava, että vähintään yksi lentoasema varataan kotiuttamislennoille ja

65 Lisäksi on tehty erityisjärjestelyjä, joilla helpotetaan niiden Ukrainasta paenneiden ihmisten siirtolentoja, jotka pääsivät Moldovaan matkallaan EU:hun. Moldova oli määrännyt lentokiellon, jota oli muutettava, jotta nämä lennot voitiin lentää.

66 Mekanismiin osallistuvat valtiot (Islanti, Norja, Serbia, Pohjois-Makedonia, Montenegro ja Turkki).

67 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/836, annettu 20 päivänä toukokuuta 2021, unionin pelastuspalvelumekanismista annetun päätöksen N:o 1313/2013/EU muuttamisesta (EUVL L 185/1, 26.5.2021).

68 Jäsenvaltioiden on avustettava edustusta vailla olevia EU-kansalaisia, jotka ovat EU:n ulkopuolisessa maassa, samoilla ehdoilla kuin ne avustavat omia kansalaisiaankin.

kansainvälisille avustuslennoille. Tällaisten käytävien tulisi olla osa kansallisia hätätilannesuunnitelmia.

**Jäsenvaltioiden on annettava ihmisille mahdollisuus matkustaa ja autettava heitä palaamaan kotiin.** EU-kansalaisten, jotka on kuljetettu takaisin kriisialueilta ja jotka eivät ole vielä päässeet omaan asuinmaahansa EU:n alueella, ei tulisi matkustaa yhdessä isoina ryhminä, koska se voi ylikuormittaa infrastruktuuria / logistiikkakeskuksia. Niiden jäsenvaltioiden, joiden kansalaiset ovat palaamassa kotiin toisen EU-maan kautta, tulisi pyrkiä auttamaan kyseistä toista maata kansalaisten kotiuttamisessa.

**Jäsenvaltioiden tulisi auttaa muita kuin EU-kansalaisia, jotka saapuvat konfliktialueilta tai muilta tuhoalueilta, jatkamaan matkaansa.** Tällaiseen apuun voi sisältyä esimerkiksi vastaanottokeskusten ja turvallisten kauttakulkukäytävien perustaminen, tiettyjen vaatimusten (esim. kauttakulkuluvat) noudattamisesta luopuminen tilapäisesti ja rajatarkastusten tekeminen turvallisessa paikassa kauempana rajasta, jotta vältetään pitkien jonojen muodostuminen. Ulkorajojen valvontaa koskevista toimintaohjeista annetun tiedonannon<sup>69</sup> mukaisesti jäsenvaltioiden tulisi hyödyntää Frontexin ja Europolin pysyviä joukkoja, joiden avulla voidaan hallita ja parantaa liikenteen sujuvuutta rajoilla (esimerkiksi matkustusasiakirjojen ja koronatodistusten tarkastaminen). Toimintaohjeita on sovellettava kaikissa jäsenvaltioissa, ei siis vain niissä, jotka ovat konfliktialueen rajanaapureita. Näin helpotetaan EU:n sisärajojen ylittämistä, vältetään ruuhkautuminen ja autetaan konfliktialueelta pakenevia ihmisiä jatkamaan matkaansa. Tämä koskee myös Schengen-alueen ulkopuolisten ja Schengen-alueeseen kuuluvien maiden välisiä rajanylityksiä.

**Vammaiset henkilöt voivat olla erittäin haavoittuvassa asemassa kriisien aikana.** Vammaisilla henkilöillä voi olla vaikeuksia saada kuljetuspalveluja hätätilanteissa. Sen vuoksi jäsenvaltioiden on varmistettava sekä kohdennetut toimet että vammaisuuden huomioon ottaminen kaikissa edellä mainituissa toimissa. Vammaisten henkilöiden erityistarpeet on otettava huomioon, jotta voidaan varmistaa esteettömyys ja saavutettavuus, kohtuullinen mukauttaminen ja vammaisten henkilöiden turvallisuus kriisien hallinnassa vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevan YK:n yleissopimuksen mukaisesti.<sup>70</sup>

#### ***Sujuvan miehistönvaihdon ja merenkulkijoiden kotiuttamisen varmistaminen***

**Tuen antaminen merenkulkijoille edellyttää erityistä mekanismia.** Komissio ehdottaa, että se perustuisi kolmeen osatekijään.

- **Merenkulkualan sidosryhmien foorumi:** Komissio perustaa tämän foorumin, joka koordinoi säännöllisesti ja tiiviisti miehistönvaihtoja ja auttaa merenkulkijoita matkustusongelmissa hätätilanteissa. Foorumi aktivoidaan nopeasti, ja siihen kuuluvat kaikki sidosryhmät, myös kansalliset kriisinhallintakeskukset ja työmarkkinaosapuolet, jotta voidaan varmistaa, että ne voivat keskustella keskenään ja puuttua kaikkiin ongelmiin ajoissa ja asianmukaisesti. Se määrittää mahdollisia ongelmia, parantaa merenkulkualan työvuorojärjestelmän häiriönsietokykyä ja vahvistaa EU:n toimitusketjujen vakautta.
- **Nykyistä tiiviimpi yhteistyö alkuperämaiden kanssa:** Covid-19-pandemian aikana yhteistyötä laajennettiin, ja sen pohjalta komissio ja Euroopan ulkosuhdehallinto tekevät yhteistyötä työvoimaa tarjoavissa maissa olevien unionin edustustojen kanssa. Niiden työ perustuu kokemuksiin, joita kertyi

69 C(2022) 1404 final.

70 YK:n yleissopimus vammaisten henkilöiden oikeuksista, 2, 9 ja 11 artikla.

merenkulkijoiden matkustuksesta covid-19-kriisin aikana, ja ne määrittävät keinoja varmistaa sujuvammat miehistönvaihdot ja kotiuttaminen noihin maihin. Näin merenkulkijat pääsevät palaamaan nopeasti kotiin aluksesta poistumisen yhteydessä varsinkin hätätilanteissa.

• **Nykyistä paremmat tiedot:** Yksi merkittävä ongelma on se, ettei ole tietoa siitä, missä merenkulkijat työskentelevät ja matkustavat. Nämä tiedot ovat oleellisia, jotta voidaan arvioida miehistön vaihtamiseen ja merenkulkijoiden matkustukseen liittyvien ongelmien suuruus ja ratkaista ongelmat. Sen vuoksi Euroopan meriturvallisuusvirasto (EMSA) pyrkii keräämään ja analysoimaan näitä tietoja. Tästä tietokannasta saatavat tiedot voidaan ottaa huomioon komission ja jäsenvaltioiden aloitteissa, joissa suunnitellaan varautumistoimenpiteitä tuleviin kriiseihin.

## 5) Liikenteen vähimmäisyhteyksien ja matkustajien suojan varmistaminen

**Kun liikenne- ja kuljetuspalveluihin kohdistuu painetta, on tärkeää säilyttää riittävä julkinen joukkoliikenne kaupungeissa ja alueilla sekä niiden välillä.** Tämä voi olla erityisen haastavaa raja-alueilla, sillä välttämättömien palvelujen tarjoaminen voi olla paljolti rajatyöntekijöiden varassa. Sen vuoksi jäsenvaltioiden on harkittava kiireellisten julkisen palvelun velvoitteisiin liittyvien sopimusten tekemistä joukkoliikenteen osalta tai nykyisten sopimusten muuttamista suuren yleisön matkustustarpeita varten. EU:n rautatie-, tie- ja meriliikennettä koskevissa julkisen liikenteen säännöissä säädetään jo kiireellisestä menettelystä, jota noudatetaan tietyissä olosuhteissa. Osana lentoliikenteen harjoittamista koskevan asetuksen tarkistamista komissio selvittää vaihtoehtoja, joilla helpotetaan jäsenvaltioiden mahdollisuuksia tehdä kiireellisiä julkisen palvelun velvoitteisiin liittyviä sopimuksia, jotta voidaan taata perusyhteydet kriisin aikana.

**Lisäksi komissio kehottaa alue- ja paikallisviranomaisia parantamaan varautumistaan kriisitilanteisiin.** Nykyistä häiriönsietokykyisemmän ja kestävämmän kaupunkiliikenteen suunnittelua koskevien ohjeiden<sup>71</sup> mukaisesti komissio on korostanut tarvetta varautua yllättäviin tilanteisiin ja painottanut kaupunkiliikenteen merkitystä kaupunkialueiden yleisen häiriönsietokyvyn kannalta. Tämä otetaan huomioon seurantatoimissa, kuten kestävästä kaupunkiliikennettä koskevissa suunnitelmissa, joihin liittyvän suosituksensa komission on määrä antaa vuonna 2022, ja jäsenvaltioiden ja kaupunkien asiantuntijoiden kanssa käytävissä neuvotteluissa lisätoimenpiteistä, joiden avulla kaupunkiliikenteen häiriönsietokykyä parannetaan entisestään.

**Toinen tapa varmistaa vähimmäisyhteydet kriiseissä on vahvistaa liikenneinfrastruktuurin ja liikenteenharjoittajien häiriönsietokykyä.** Uutta TEN-T-asetusta koskevan komission ehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden olisi parannettava TEN-T-verkon turvallisuutta ja kykyä sietää ilmastonmuutosta, ympäristökatastrofeja ja ihmisen aiheuttamia katastrofeja sekä muita EU:n liikennejärjestelmään kohdistuvia poikkeuksellisia tapahtumia.

**Komissio tarkastelee lainsäädäntöaloitteita, joilla suojataan matkustajia liikenteenharjoittajien maksuvalmiuskriisin tai maksukyvyttömyyden yhteydessä; ne ovat tilanteita, jotka liittyvät usein kriisiin.** Komissio myös selvittää ja suojaa matkustajien oikeuksia tilanteessa, jossa niihin kohdistuu kriisistä johtuvaa painetta. Lisäksi komissio selvittää, miten matkustajia voidaan suojata riskeiltä, jotka eivät ole EU:n nykyisiä matkustajien oikeuksia koskevien sääntöjen piirissä.

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

## 6) Liikennettä koskevien tietojen jakaminen

**On hyvin tärkeää, että liikennealan keskeiset toimijat jakavat tietoja.** Voidakseen ratkaista ongelmia yhteisesti komission, jäsenvaltioiden viranomaisten (myös alueviranomaisten), EU:n virastojen, muiden EU:n toimielinten (myös parlamentin ja neuvoston), kuljetusyritysten, matkustajien, kuljetustyöntekijöiden, yritysten sekä kuljetusalan organisaatioiden ja järjestöjen olisi jaettava ajantasaista tietoa keskenään ja annettava toisilleen pääsy kyseisiin tietoihin. Säännöllinen keskustelu ja yhteistyö kansainvälisellä tasolla (esim. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön, Kansainvälisen merenkulkujärjestön ja Maailman terveysjärjestön kanssa) on myös tärkeää, jotta kriisinhallinta olisi tehokasta. Jotta oltaisiin varautuneita kaikkiin mahdollisiin kriiseihin (esim. internetin katkoksisista satelliittiviestinnän häiriöihin), on laadittava käytännöt sopivimmasta viestintä-/tiedotuskanavasta ja muista asiaan liittyvistä näkökohdista osana kriisiskenaariota koskevaa työtä. Jäsenvaltioiden viranomaisten kanssa olisi kehitettävä vaihtoehtoisia järjestelmiä ja varajärjestelmiä sen varalle, että keskeisiin viestintäjärjestelmiin hyökätään, jotta voidaan varmistaa tehokas viestintä sidosryhmien kanssa. Lisäksi on syytä harkita vaihtoehtoisia viestintä- ja tiedonkeruutapoja, jotta saadaan reaaliaikaista tietoa silloinkin, jos tavanomaiset kanavat eivät toimi.

### *Galileo Green Lane -sovellus*

Euroopan unionin avaruusohjelmavirasto on kehittänyt Galileo Green Lane -mobiilisovelluksen. Se antaa reaaliaikaista tietoa EU:n rajoista ja seuraa niitä, jotta voidaan antaa tietoa odotusajoista. Se on auttanut kuorma-autonkuljettajia ja kuljetusyrityksiä suunnittelemaan liikkumista ja ratkaisemaan matkustusrajoitusten aiheuttamia ongelmia. Lisäksi se on auttanut kansallisia viranomaisia hallinnoimaan tavaroiden liikkumista aiempaa tehokkaammin. Komissio ja EU:n avaruusohjelmavirasto ovat huolehtineet siitä, että Galileo Green Lane -sovelluksen kehittämiseen on ohjattu riittävästi resursseja. Nykyistä parempaa sovellusta kehitetään parhaillaan, ja siinä on määrä olla ominaisuudet ja maantieteellinen kattavuus, jotka on määritetty vihreitä kaistoja koskevassa tiedonannossa.

## 7) Liikennepolitiikan koordinoinnin vahvistaminen

**Liikennealan kansallisten yhteyspisteiden verkosto** on jatkossakin liikennealan kriisejä koskevien keskustelujen keskus. Sen avulla vältetään rinnakkainen päätöksenteko, mahdollistetaan nopea reagointi ja käsitellään liikennealan erityispiirteitä foorumissa, jossa on teknistä tietämystä alasta. Verkostosta on saatu myönteisiä kokemuksia, ja sidosryhmät katsovat, että kansallisia toimenpiteitä on koordinoitava nykyistä paremmin ja reagointiaikaa on lyhennettävä. Tämän perusteella komissio ehdottaa, että verkoston roolia lujitettaisiin tekemällä siitä nykyistä pysyvämpi ja osoittamalla sille laaja-alaisempia tehtäviä, jotta verkosto olisi valmis toimimaan nopeasti milloin tahansa. **Verkoston olisi jatkossakin voitava työskennellä joustavasti ja epämuodollisesti, jotta voidaan reagoida nopeasti EU:n liikennejärjestelmään pitkäkestoista ja vakavaa häiriötä aiheuttavaan kriisiin.** Sen tulisi toimia foorumina, jossa keskustellaan varautumistoimenpiteistä sekä niiden täytäntöönpanosta ja lopettamisesta. Verkoston puheenjohtajana toimii komissio, ja verkosto kokoaa yhteen jäsenvaltioiden liikenneministeriöiden ja virastojen sekä EU:n liikennealan virastojen edustajat. Muita osapuolia, kuten EU:n muita virastoja ja toimielimiä, jäsenvaltioiden muiden ministeriöiden edustajia ja liikennealan sidosryhmiä, voitaisiin kutsua osallistumaan keskusteluihin tapauskohtaisesti.

**Komissio varmistaa tiedonkulun verkoston, IPCR:n, neuvoston muiden työryhmien ja EU:n sekä kansainvälisten foorumien välillä.** Verkosto raportoi myös EU:n virastojen ja kansainvälisten kumppaneiden järjestämien kriisivalmiustestien tuloksista. Lisäksi se voi ehdottaa ja koordinoita koulutuksia eri käytäntöjen testaamiseksi ja kriisivalmiuden parantamiseksi. Verkosto osallistuu

valmiustesteihin, jos se on tarkoituksenmukaista. Komissio jatkaa myös rajanylityspaikkojen vihreiden kaistojen odotusaikojen säännöllistä seuranta ja raportoi niistä verkostolle. Näin voidaan reagoida nopeasti mahdollisiin kehittymässä oleviin ongelmiin.

## 8) Kyberturvallisuuden vahvistaminen

**Komissio tehostaa kyberturvallisuuteen liittyvää yhteistyötä Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston (EASA), Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA), Euroopan unionin rautatieviraston (ERA), vapauden, turvallisuuden ja oikeuden alueen laaja-alaisten tietojärjestelmien operatiivisesta hallinnoinnista vastaavan Euroopan unionin viraston sekä ENISAn kanssa.** EU:n nykyinen ilmailu- ja merenkulkulainsäädäntö velvoittaa viranomaiset ja sidosryhmät tekemään riskinarviointeja, joiden avulla määritetään kriittiset tiedot ja järjestelmät ja otetaan käyttöön sopivia toimenpiteitä, joilla puututaan mahdollisiin jäännösriskeihin. Näiden toimenpiteiden kehittämistä tulisi jatkaa kybertietoisuuden, kyberuhkien sietokyvyn, koulutuksen ja tiedottamisen parantamiseksi. Toimen 3 mukaisesti EU:n liikennelainsäädännön tulevissa tarkistuksissa tulisi ottaa kyberhyökkäysriskit huomioon ja käsitellä niitä tarvittaessa.

**Komissio on ehdottanut kriittisen infrastruktuurin suojaamiseen tarkoitettua kokonaisvaltaista lainsäädäntökehystä, joka kattaisi myös liikennealan häiriönsietokyvyn.** Kriittisten toimijoiden häiriönsietokyvystä annetun direktiivin tarkistamista koskevassa ehdotuksessa<sup>72</sup> edellytetään, että ne kriittiset toimijat, joiden jäsenvaltiot ovat määrittäneet tarjoavan keskeisiä palveluja sisämarkkinoille, tekevät riskinarviointeja ja ryhtyvät häiriönsietokykyä parantaviin toimiin, jotta niistä tulee kestävämpiä kaikkia asiaankuuluvia ihmisen aiheuttamia ja luonnollisia muita kuin kyberuhkia vastaan. Kunhan lopullinen teksti on hyväksytty, komissio pyrkii varmistamaan sen oikea-aikaisen täytäntöönpanon ja antaa tukea jäsenvaltioille ja kriittisille toimijoille. Tähän sisältyvät myös unionin tason yleiskatsaus riskeihin, parhaiden käytäntöjen jakaminen, testit ja yhteistyön helpottaminen jäsenvaltioiden kanssa. Samanaikaisessa ehdotuksessaan verkko- ja tietoturvadirektiivin tarkistuksesta<sup>73</sup> komissio ehdottaa, että häiriönsietokykyä ja varautumista vahvistetaan edellyttämällä, että organisaatiot, myös liikennealalla toimivat organisaatiot, ottavat käyttöön toiminnan jatkuvuuteen ja kriisitilanteiden hallintaan liittyviä toimenpiteitä.

**Komissio ja EU:n virastot jatkavat kyberturvallisuuskäytäntöjen kehittämisen tukemista, jotta varmistetaan toiminnan jatkuvuus turvallisuuspoikkeamien yhteydessä.** ENISA on antanut ohjeita kyberturvallisuusriskien hallinnasta rautatiealalla<sup>74</sup> ja satamissa<sup>75</sup>. EASA työskentelee siviili-ilmailun turvallisuuden varmistamiseen tähtäävän lainsäädännön parissa. EMSA tekee jäsenvaltioiden ja merenkulkualan kanssa yhteistyötä, jonka tavoitteena on määrittää mahdolliset kyberturvallisuuteen liittyvät puutteet ja toimet, joilla ne korjataan. Tämän pohjalta jatketaan työtä komission kanssa esimerkiksi laivojen kyberturvallisuuteen liittyvien toimenpiteiden parissa.

**Komissio työskentelee myös kansainvälisten kumppaneiden kanssa.** OECD antoi vuonna 2021 kansainvälistä matkustusta helpottavia ohjeita, joiden laatimisessa on otettu huomioon EU:n digitaalinen koronatodistus ja muu EU:n ohjeistus<sup>76</sup>. Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO)

---

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/>

määritti ehkäiseviä kyberturvallisuustoimenpiteitä koskevat vaatimukset, jotka saatettiin osaksi EU:n lentoturvallisuuslainsäädäntöä vuonna 2019<sup>77</sup>. Lisäksi ICAOn päätöslauselmassa A40-12/1 kehoitettiin maita ja alan teollisuutta muun muassa tunnistamaan siviili-ilmailutoimiin ja kriittisiin järjestelmiin kohdistuvia kyberturvallisuusuhkia ja riskejä ja niiden seurauksia. Komissio ja jäsenvaltiot tekevät yhteistyötä myös useissa meneillään olevissa ICAOn kyberturvallisuustoimissa, kuten ICAOn kyberturvallisuutta koskevan toimintasuunnitelman täytäntöönpanossa<sup>78</sup>. Komissio jatkaa EUROCONTROLin kanssa tiivistä yhteistyötä, jonka tavoitteena on edistää yhdenmukaistettua lähestymistapaa kyberturvallisuuteen ja kyberuhkien sietokykyyn tiedottamalla niistä ja tekemällä sidosryhmien kanssa yhteistyötä puolustusmekanismien kehittämiseksi kyberuhkia vastaan. Samalla tavalla komissio jatkaa kansainvälisen merenkulkualan kyberturvallisuuden tukemista Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO). IMO suosittelee erityisesti, että varustamot ottavat kyberriskit asianmukaisesti huomioon turvallisuudenhallintajärjestelmissään, ja alan järjestöt ovat laatineet aiheesta ohjeita tämän perusteella.

## 9) Liikennealan varautumisen testaaminen

**Komissio ehdottaa yhdessä asiaankuuluvien virastojen tai muiden toimijoiden kanssa ja olemassa olevien prosessien pohjalta varautumistestejä kriisivalmiuden arvioimiseksi tämän suunnitelman mukaisesti.**

**Nämä testit olisi sisällytettävä komission yleiseen kriisinhallintajärjestelmään ja otettava mahdollisuuksien mukaan osaksi olemassa olevia EU:n harjoituksia** panosten ja tulosten maksimoimiseksi. Esimerkiksi Parallel and Coordinated Exercise 2022 -harjoitukseen sisältyy liikenneala yhtenä osatekijänä. Tällaiset testit voisivat perustua EU:n liikennejärjestelmään mahdollisesti vaikuttaviin skenaarioihin, kuten pandemia, luonnonkatastrofi, terrori-isku, energiakatkos, laajamittainen kyberhyökkäys (myös kiristysohjelmien käyttö) tai vakava televiestintähäiriö. Asiatyhteydestä riippuen olisi pyrittävä saamaan mukaan sellaiset asiaankuuluvat toimijat, jotka voivat antaa testiin mahdollisimman merkittävän panoksen, kuten ENISA, EMSA, EASA, EUROCONTROLin verkon hallinnoija ja ERA. Euroopan ilmaliikenteen kriisien koordinoituyksikkö, jota hallinnoi EUROCONTROLin verkon hallinnoija, voi olla keskeisessä asemassa ratkaistaessa ilmailualan haasteita, kuten terveyteen, rajoihin ja matkustamiseen liittyviä rajoituksia.

**Näistä varautumistesteistä saadut kokemukset auttaisivat liikennealaa ja viranomaisia soveltuvin osin niiden laatiessa omia toiminnanjatkuvuussuunnitelmiaan.** Niiden olisi harkittava varajärjestelmien ja vararatkaisujen käyttöönottoa (esim. vaihtoehtoiset reitit, hajautetut toimitukset, vaihtoehtoiset polttoaineet, varmuustietokannat, keskeytymättömät yhteydet ja muut tekniset järjestelmät ja infrastruktuurit), jotta voidaan reagoida erilaisiin kriiseihin. Jäsenvaltioiden olisi myös jatkettava liikenneinfrastruktuurin häiriönsietokykyyn ja saatavuuden vahvistamista alueellaan (myös satamissa ja lentoasemilla) ja varmistettava lisäpalvelujen saatavuus (mm. pääsy tankkausasemille, riittäväntasoiset saniteetti-, ruokahuolto- ja majoituspalvelut). Varautumistestien tuloksia olisi käytettävä myös koulutuksessa (yhteistyössä liikennealan sidosryhmien ja jäsenvaltioiden kanssa) ja

<sup>77</sup> Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2019/1583, annettu 25 päivänä syyskuuta 2019, yksityiskohtaisista toimenpiteistä ilmailun turvaamista koskevien yhteisten perusvaatimusten täytäntöönpanemiseksi annetun täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2015/1998 muuttamisesta kyberturvallisuustoimenpiteiden osalta, C/2019/6825 (EUVL L 246, 26.9.2019, s. 15–18).

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

tiedottamisessa. Liikennealan kansallisten yhteyspisteiden verkosto käsittelee testeistä kertyneitä kokemuksia ja ehdottaa tarvittaessa tarkempaa valmiuskoulutusta.

#### **10) Yhteistyö kansainvälisten kumppaneiden kanssa**

**Millä tahansa EU:n liikennejärjestelmään vaikuttavalla kriisillä voi olla maailmanlaajuinen ulottuvuus.** Julkisessa kuulemisessa saatu palaute<sup>79</sup> osoittaa, että kansainvälisiä koordinoitimekanismeja on vahvistettava, sillä covid-19-pandemia paljasti heikkouksia siinä, miten maailmanlaajuisia toimia voidaan yhdenmukaistaa. Sen vuoksi kriisivalmiuden tehostamisesta olisi keskusteltava säännöllisesti EU:n tärkeimpien kansainvälisten kumppaneiden kanssa, etenkin niiden kanssa, jotka liittyvät nimenomaan liikenneyhteyksiin ja joilla on erityisen paljon kokemusta kriiseistä, Global Gateway -strategian mukaisesti. Covid-19-pandemia ja Venäjän hyökkäys Ukrainaan ovat korostaneet yhteistyön tärkeyttä Länsi-Balkanin maiden kanssa – liikenneyhteisön välityksellä –, jotta vihreät kaistat toimisivat tehokkaasti myös EU:n ulkopuolella. **Lisäksi ne ovat korostaneet TEN-T-verkon laajentamisen tärkeyttä.** Viimeaikaiset kriisit ovat myös osoittaneet, että on tärkeää kiinnittää huomiota Keski-Aasiaan sekä syrjäisiin alueisiin ja merentakaisiin alueisiin, kun otetaan huomioon niiden erityistarpeet liikenteen osalta. Komissio ja Euroopan unionin ulkosuhdehallinto jatkavat kriisivalmiuden edistämistä kaikissa oleellisissa kansainvälisissä foorumeissa ja organisaatioissa, kuten ICAOssa ja IMOssa. Myös Schengenin rajasäännöstöön suunniteltu muutos, jonka tarkoituksena on yksinkertaistaa muuta kuin välttämätöntä matkustamista koskevien rajoitusten hyväksymismenettelyä, korostaa osaltaan hyvän yhteistyön tarvetta EU:n ulkopuolisten maiden kanssa. Hybridiuhat ovat jo EU:n ja NATO:n yhteistyön keskipisteessä vuosina 2016 ja 2018 annettujen Varsovan ja Brysselin yhteisten julistusten perusteella<sup>80</sup>.

#### **4 PÄÄTELMÄT**

**Venäjän hyökkäys Ukrainaan vaikuttaa EU:n liikennejärjestelmään voimakkaasti.** Öljyn- ja kaasunhintojen nousu, toimitusketjujen katkeaminen, ilmatilojen ja markkinoiden sulkeminen sekä mahdollinen puute kuljetustyöntekijöistä ovat uusia haasteita covid-19-pandemian aiheuttamien haasteiden rinnalla. Se, miten nopeasti EU on ryhtynyt sodan osalta vastatoimiin, kuitenkin osoittaa, että EU on oppinut covid-19-kriisistä paljon. Konflikti on myös korostanut tarvetta vähentää EU:n riippuvuutta muualta tuoduista fossiilisista polttoaineista.

**Riskiympäristö on muuttumassa, ja sen vuoksi tarvitaan tässä tiedonannossa kuvattu kattava valikoima välineitä. Valmiustasoa voidaan ja tulisi parantaa.** Katastrofien ehkäisyä ja katastrofivalmiutta koskevien aloitteiden avulla voimme sopeutua ilmastonmuutokseen ja lieventää kehityksessä olevia riskejä, mutta niitä pitää silti muuttaa ja tarkistaa jatkuvasti. On jatkettava hyödynnettävissä olevaan tietoon perustuvien varhaisvaroitusjärjestelmien parantamista ja vahvistamista, jotta voidaan tehdä tietoon perustuvia päätöksiä ja varmistaa, että varhaisvaiheen tiedot/tietoisuus muuttuvat ajoissa toimimiseksi. Valmista ratkaisua yllättävän kriisin ratkaisemiseen tulevaisuudessa ei ole. Paras ratkaisu on lisätä tietämystä haavoittuvuuksista ja riskeistä ja lieventää niitä. Näin luodaan EU:n kyky reagoida nopeasti, koordinoitusti ja yhteistyöhön perustuen EU:n, kansallisten ja paikallisten toimenpiteiden yhdistelmällä ja ylläpidetään tätä kykyä.

**On tärkeää, että jäsenvaltiot soveltavat varautumisperiaatteita ja hyödyntävät komission varautumisvälineitä täysimääräisesti valitsemalla sopivimmat välineet, joilla jotakin tiettyä**

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

<sup>80</sup> Kuudes tilanneselvitys EU:n ja Naton neuvostojen 6. joulukuuta 2016 ja 5. joulukuuta 2017 vahvistamien yhteisten ehdotusten täytäntöönpanosta, 3. kesäkuuta 2021.

**ongelmaa voidaan käsitellä.** Komissio ohjaa tätä varautumisen kehittämiseen tähtäävää prosessia aktiivisesti, jotta kriiseihin voidaan reagoida yhteistyössä EU:n virastojen kanssa, koordinoimalla liikennealan kansallisten yhteyspisteiden verkoston toimintaa ja käymällä säännöllisesti keskusteluja kansainvälisten kumppaneiden ja sidosryhmien kanssa.

**Komissio tukee jäsenvaltioita kriisivalmiuden parantamisessa.** Jäsenvaltioiden tulisi tehostaa yhteistyötä ja vuoropuhelua sidosryhmien kanssa voidakseen parantaa liikennealaan vaikuttaviin kriiseihin liittyvää valmiuttaan ja reagointikykyään covid-19-pandemiasta ja Ukrainan kriisistä sekä erilaisista varautumistesteistä saatujen kokemusten pohjalta. Komissio tukee myös tätä prosessia järjestämällä säännöllisesti simulointiin perustuvia testejä EU:n virastojen kanssa ja tiedottaa niistä saaduista kokemuksista.

**Komissio kehottaa parlamenttia ja neuvostoa sitoutumaan lainsäädäntötyöhön, jotta EU:n liikennealan häiriönsietokykyä voidaan nykyaikaistaa ja vahvistaa.** Vireillä oleviin ehdotuksiin, jotka koskevat Euroopan laajuisia liikenneverkkoja, älykkäitä liikennejärjestelmiä, yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa, ReFuel EU Aviation -aloitetta, FuelEU Maritime -aloitetta sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurista annettua asetusta, liittyvän työn päätökseen saaminen on oleellisen tärkeää, jotta EU:n liikennealan häiriönsietokykyä voidaan parantaa pitkäaikaisesti. EU:n alue- ja paikallisviranomaisten tulisi myös tehdä yhteistyötä komission kanssa kaupunkiliikenteen parantamiseksi EU:n uuden kaupunkiliikenteen kehityksen mukaisesti.