



Az Európai Unió  
Tanácsa

Brüsszel, 2022. május 25.  
(OR. en)

9490/22

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

## FEDŐLAP

---

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2022. május 23.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2022) 211 final
Tárgy:	A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK A közlekedésre vonatkozó vészhelyzeti terv

---

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2022) 211 final számú dokumentumot.

---

Melléklet: COM(2022) 211 final



Brüsszel, 2022.5.23.  
COM(2022) 211 final

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A  
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A  
RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

**A közlekedésre vonatkozó vészhelyzeti terv**

# **A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

## **A közlekedésre vonatkozó vészhelyzeti terv**

### **1. BEVEZETÉS**

**Az elmúlt két évben az uniós közlekedési ágazatot két jelentős válság sújtotta: a Covid19-világjárvány és Oroszország Ukrajna elleni katonai agressziója.** A Covid19-világjárvány súlyosan érintette a társadalmat, többek között a közlekedési ágazatot<sup>1</sup>. A járvány megfékezése érdekében számos, a nemzetközi és belföldi utazást korlátozó intézkedés meghozatalára került sor, ilyen volt például a fizikai távolságtartás, az otthon tartózkodás elrendelése, a közforgalmú személyszállításra bevezetett zárlat, a kontaktkövetés és a karantén, valamint a határlezáráások. A nemzeti intézkedések összehangolásának hiánya még inkább befolyásolta a közlekedési ágazatot azáltal, hogy hátráltatta a határokon átnyúló szállítási műveleteket<sup>2</sup>, ami gyakran felerősítette az emberekre és a gazdaságra gyakorolt kezdeti sokkhatásokat<sup>3</sup>.

**Oroszország Ukrajna elleni katonai agressziójának hatása még nem teljesedett ki.** Az invázió kezdete óta a tagállami hatóságok és az uniós fuvarozó vállalatok – különösen az Ukrajnával határos országokban – példátlan mértékű humanitárius segítséget nyújtanak. A háború és a szankciók számos kihívást is okoztak az uniós fuvarozási ágazat számára: a tehergépkocsi-vezetők konfliktusövezetben ragadása, az orosz légtér lezárása, az ukrán közlekedési infrastruktúra megsemmisítése, az ellátási láncok elvágása, valamint az olajárakra ható, felfelé irányuló nyomás.

**Ez a két esemény az uniós szállítási rendszernek nem az első jelentős zavara.** Az izlandi Eyjafjallajökull vulkán 2010. március 14-i kitörése és a Rastatt-alagút 2017. augusztus 12-i összeomlása szintén rendszerszintű hatást gyakorolt a szállítási ágazatra, mind a személyszállítás, mind az áru fuvarozás tekintetében.

**Az e közleményben ismertetett közlekedési vészhelyzeti terv a közlekedési válságok bármely típusának kezelésére szolgáló eszköztárat javasol<sup>4</sup>.** A vészhelyzeti terv a Tanácsnak a Bizottsághoz intézett azon felhívására<sup>5</sup> reagál, hogy dolgozzon ki az európai áru fuvarozási ágazatban világjárvány vagy egyéb súlyos válsághelyzet esetén alkalmazható vészhelyzeti tervet. Ezenkívül a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia<sup>6</sup> előírta, hogy a Bizottság dolgozzon ki válsághelyzeti vészhelyzeti tervet az üzletmenet-folytonosság biztosítása és a közlekedési ágazaton belüli válaszlépések összehangolása

1 2020-ban az európai légi forgalom a 2019 előtti szint 45 %-a volt, és ennek következtében az utasok száma több mint 70 %-kal esett vissza (Eurocontrol). 2020 néhány hónapjában az uniós kikötőkben be- és kiszálló utasok száma 2019-hez képest csaknem felére (45 %-kal) csökkent. 42 %-kal kevesebb volt a vasúti utasok száma is (Eurostat). A közlekedési szolgáltatási ágazat teljes árbevétele 2019 és 2020 között 13 %-kal csökkent.

2 Az intézkedéseket tartalmazó adatbázisért lásd: <https://covid-statistics.jrc.ec.europa.eu/RMeasures>

3 The impact of COVID-19 on the Internal Market (A Covid19 hatása a belső piacra), IPOL\_STU(2021)658219\_EN.

4 Lehetséges válságok például a természeti katasztrófák, a világjárványok, a terrortámadások, a kibertámadások, a zsarolóvírusok, a katonai konfliktusok, a hidak vagy alagutak összeomlása vagy más infrastruktúra-meghibásodások, valamint az áramkimaradások.

5 ST 12391/20. sz. tanácsi következtetések.

6 COM(2020) 789 final.

érdekében. A terv kialakítása a Covid19-világjárvány során levont tanulságok és a világjárvány során indított kezdeményezések alapján, például a zöld sávokról szóló közlemény<sup>7</sup>, a tengerészekről szóló iránymutatás<sup>8</sup>, valamint a Covid19-világjárványhoz kapcsolódó, ideiglenes közlekedési intézkedéseket bevezető „salátajogszabály”<sup>9</sup> alapján történt. A terv a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiának az egységes piac megerősítését célzó 8. kiemelt kezdeményezése (58. intézkedés) szerint teljesítendő feladatok egyike. A terv az 56. intézkedést egészíti ki, amelynek célja a Covid19-világjárvány közlekedési összekapcsoltságra és az egységes piacon belüli versenyre gyakorolt hatásának értékelése. A terv a közlekedési ágazatra helyezi a hangsúlyt. A Bizottság az áruk, szolgáltatások és személyek uniós egységes piacon belüli szabad mozgásával, valamint a termékek és szolgáltatások rendelkezésre állásával kapcsolatos átfogóbb kérdéseket a soron következő egységes piaci szükséghelyzeti eszköz<sup>10</sup> keretében fogja kezelni.

**A tervben javasolt számos eszköz és elv már bizonyította hatékonyságát az Oroszország Ukrajna elleni katonai agressziója által okozott problémák megoldásában.** Bár az előzetes következtetések közül néhány az alábbiakban ismertetésre kerül, indokolt rendszeresen újraértékelni a kialakuló kihívásokat. A következő szakasz elsősorban a Covid19-világjárványra adott uniós válaszlépésekre összpontosít. Ezután a válsághelyzetekre való felkészültségről szóló előretételező szakasz következik, amely meghatározza a közlekedési vészhelyzetek kezelésére vonatkozó elveket, és intézkedéseket tartalmazó eszköztárat javasol.

## **2. A KÖZLEKEDÉSI ÁGAZAT TÁMOGATÁSA VÁLSÁG IDEJÉN**

**Az EU gyorsan fellépett a Covid19 okozta problémák kezelése és a közlekedési összekapcsoltság helyreállítása érdekében.** A válaszlépések középpontjában az áruforgalom, valamint az áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások folyamatos és késedelem nélküli biztosítása állt. A Covid19-világjárvány azonban arra is rámutatott, hogy az EU és a tagállamok közötti felelősségmegosztás olyan fontos területeken, mint az egészségügy és a határellenőrzés, kihívásokat támaszthat a gyors és összehangolt szakpolitikai válaszlépések biztosítása terén.

### **2.1. Koordináció, nyomon követés és információszolgáltatás**

**A nemzeti közlekedési kapcsolattartó pontok hálózata javította a koordinációt a közlekedési ágazatban.** A Bizottság által koordinált hálózat a zöld sávokról szóló közlemény alapján jött létre a közlekedéssel kapcsolatos konkrét kérdések kezelése céljából. A hálózat döntő hatást gyakorolt a válság kezelésére, és kiegészíti a válság legelején, 2020 januárjában indított uniós politikai szintű integrált válsághárítási mechanizmust.

**A valós idejű információszolgáltatás azonban kihívást jelent.** A folyamatosan változó pandémiás helyzet, követelmények és szabályok miatt a naprakész információk alapvető fontosságúak. A Re-open EU honlapja<sup>11</sup> és mobilalkalmazása EU-szerte információkkal szolgál az emberek és a vállalkozások

---

7 C(2020) 1897.

8 C(2020) 3100.

9 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/698 rendelete (2020. május 25.) a közlekedésre vonatkozó szabályozás bizonyos területein egyes bizonyítványok és engedélyek megújításával és meghosszabbításával, valamint egyes időszakos ellenőrzések és továbbképzések elhalasztásával kapcsolatos egyedi és átmeneti intézkedéseknek a Covid19-járványra tekintettel történő megállapításáról (HL L 165., 2020.5.27., 10. o.).

10 [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13181-Egyseges-piac-uj-unios-eszkoz-az-egyseges-piac-szukseghelyzetekben-valo-mukodesenek-biztositasara\\_hu](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13181-Egyseges-piac-uj-unios-eszkoz-az-egyseges-piac-szukseghelyzetekben-valo-mukodesenek-biztositasara_hu)

11 A Re-open EU a Covid19-világjárványhoz kapcsolódó információkat közöl az EU és a schengeni térség országaiban (Izlandon, Liechtensteinben, Norvégiában és Svájcban) alkalmazott utazási és egészségügyi intézkedésekről. Az információk gyakran frissülnek, és 24 nyelven állnak rendelkezésre.

számára. A Bizottság Your Europe portálja<sup>12</sup> fontos információs csatorna volt, amely 2021 júliusában 9,9 millió látogatót számlált. Ezek az eszközök fontos szerepet játszanak a biztonságos utazás és turizmus helyreállításában. Ugyanakkor a szabályok gyakori változása, valamint a nemzeti hatóságok és a Bizottság közötti hiányos információáramlás miatt egyes szabályokra vonatkozó információk néha elavultak<sup>13</sup>. A honlap segítséget nyújt az utasoknak, de nem tartalmaz szabályokat a szállítási ágazatban dolgozó munkavállalókra vonatkozóan.

### ***Az Ukrajna elleni orosz agresszió: az információk összehangolása, nyomon követése és megosztása***

Az Oroszország Ukrajna elleni katonai agresszióját követő első napokban a nemzeti közlekedési kapcsolattartó pontok hálózata újra működésbe lépett. A hálózat fórumként szolgál a tagállamok, a Bizottság, más uniós szervek, sőt időnként Ukrajna képviselői számára is. A hálózat megvitatta és összehangolta az új szállítási útvonalak és ellátási láncok létrehozására, valamint az Ukrajnába irányuló és onnan kiinduló meglévő útvonalak és ellátási láncok megőrzésére irányuló intézkedéseket.

## **2.2. Az áru fuvarozás akadályainak felszámolása**

**A zöld sávok rendszere<sup>14</sup> hozzájárult az uniós forgalom folyamatosságához, és lehetővé tette a szállítási ágazatban dolgozó munkavállalók számára, hogy megkülönböztetések nélkül lépjenek át a határokat.** A Bizottság felkérte a tagállamokat arra, hogy a TEN-T hálózat belső határátkelőhelyeit „zöld sávos” határátkelőhelyként jelöljék ki, ahol bizonyos szabályok alkalmazandók. A szóban forgó zöld sávokon keresztüli áthaladás a belső szárazföldi határokon nem vehet igénybe 15 percnél több időt, és ezeknek a határátkelőhelyeknek bármilyen típusú árut fuvarozó teher szállító jármű számára nyitva kell állniuk.

Amint azt az érdekelt felek széles körben elismerték<sup>15</sup>, a zöld sávok azonnali hatást gyakoroltak a folyamatos áru fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások biztosítására és az ellátási láncok zavarainak korlátozására. Ez csökkenti a Covid19-világjárvánnyal kapcsolatos korlátozások fuvarozási vállalatokra gyakorolt gazdasági hatását, és hozzájárul az EU gazdasági fellendüléséhez. A sávok – a higiéniai és pihenőlétesítményekre vonatkozó szabályoknak köszönhetően – a szállítási ágazatban dolgozó munkavállalók egészségét és biztonságát is biztosítják. Az intézkedések sikerként könnyelhetők el: az Európai Unió Úrprogramügynöksége által kidolgozott napi nyomon követésből az derült ki, hogy a schengeni térségen belüli határátkelőhelyeken az átlagos várakozási idő a 15 perces küszöbérték alatt maradt<sup>16</sup>.

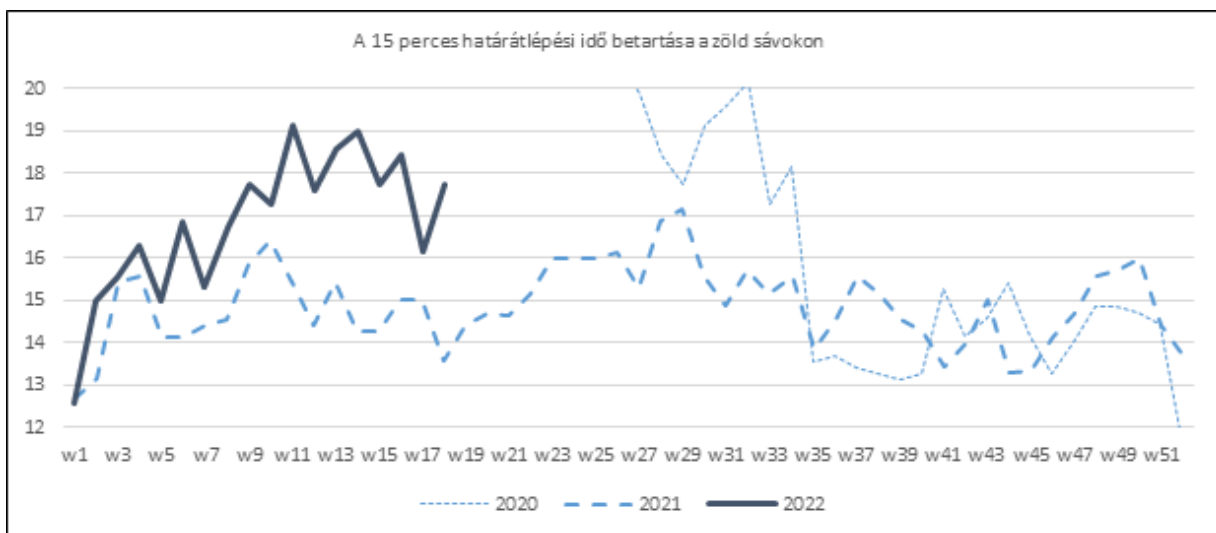
12 [https://europa.eu/youreurope/index\\_hu.htm](https://europa.eu/youreurope/index_hu.htm)

13 A Re-open EU honlap Európai Számvevőszék általi értékelése, 15/2021. sz. különjelentés: „A légi utasok jogai a Covid19-világjárvány idején: a Bizottság igyekezete ellenére sérültek az alapvető jogok”.

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

15 [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-A-kozlekedesre-vonatkozoveshelyzeti-terv\\_hu](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-A-kozlekedesre-vonatkozoveshelyzeti-terv_hu)

16 2020. június 3. (a nyomon követés kezdete) és 2021. szeptember 30. között a napi átlagos határátlépési idő a TEN-T hálózat mentén található valamennyi uniós határátkelőhelyen 15,5 perc volt, 2,8 perc szórással. 2021-ben ugyanez a két adat 15,1 perc, illetve 2 perc volt.



1. táblázat: Átlagos határátlépési idő percben kifejezve (valamennyi uniós határátkelőhelyen) és annak lineáris tendenciája 2020. június és 2022. május között, heti átlagot tekintve.

**Ezenfelül az EU konkrét intézkedéseket hozott annak biztosítása érdekében, hogy a jogszabályokat oly módon lehessen módosítani vagy értelmezni, hogy a válság alatt is fennmaradjon a közlekedési összekapcsoltság.** Egyes fuvarozási vállalatok nem tudták elvégezni a tanúsítványok (pl. biztonsági tanúsítványok), illetve engedélyek (pl. vezetői engedélyek) megújítására vagy meghosszabbítására vonatkozó uniós szabályoknak való megfeleléshez szükséges eljárásokat. A tagállamok a kijárási korlátozások miatt nem tudták biztosítani az uniós közlekedési szabályokban előírt megfelelő tesztek, képzések vagy ellenőrzések alkalmazandó határidőkön belüli elvégzését. Az (EU) 2020/698 rendelet<sup>17</sup> (I. salátarendelet) és az (EU) 2021/267 rendelet<sup>18</sup> (II. salátarendelet) elfogadásával az EU meghosszabbította a vonatkozó uniós közlekedési jogszabályokban a képzés, az ellenőrzések, valamint bizonyítványok és engedélyek kiállítására meghatározott időszakokat. A közlekedésbiztonságot körültekintően figyelembe vevő, szóban forgó intézkedéseket az érdekelt felek széles körben üdvözölték<sup>19</sup>, hiszen azok lehetővé tették, hogy az érintett fuvarozási vállalatok és egyének folytathassák tevékenységüket.

### 2.3. Az utasokra, valamint a közlekedési dolgozókra vonatkozó utazási intézkedések összehangolása

**A Bizottság a világjárvány kezdete óta előmozdítja a világjárvány miatt a szabad mozgás terén bevezetett korlátozások EU-n belüli összehangolt megközelítését.** A közlekedés zavarainak elkerülése érdekében a 2020/1475 tanácsi ajánlás<sup>20</sup> és annak későbbi módosításai megerősítették, hogy a közlekedési dolgozók elvileg nem kötelesek tesztesésre vagy karanténra, és amennyiben tesztre van

17 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/698 rendelete (2020. május 25.) a közlekedésre vonatkozó szabályozás bizonyos területein egyes bizonyítványok és engedélyek megújításával és meghosszabbításával, valamint egyes időszakos ellenőrzések és továbbképzések elhalasztásával kapcsolatos egyedi és átmeneti intézkedéseknek a Covid19-járványra tekintettel történő megállapításáról (HL L 165., 2020.5.27., 10. o.).

18 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/267 rendelete (2021. február 16.) a közlekedésre vonatkozó szabályozás bizonyos területein egyes bizonyítványok és engedélyek megújításával és meghosszabbításával, egyes időszakos ellenőrzések és továbbképzések elhalasztásával, valamint az (EU) 2020/698 rendeletben említett egyes időszakok meghosszabbításával kapcsolatos egyedi és átmeneti intézkedéseknek az elhúzódó Covid19-válságra tekintettel történő megállapításáról (HL L 60., 2021.2.22., 1. o.).

19 [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-A-kozlekedesre-vonatkozovo-veszshelyzeti-terv\\_hu](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-A-kozlekedesre-vonatkozovo-veszshelyzeti-terv_hu)

20 A Tanács ajánlása (2020. október 13.) a szabad mozgásnak a Covid19-világjárvány miatti korlátozására vonatkozó koordinált megközelítésről (HL L 337., 2020.10.14., 3. o.).

szükség, antigén gyors tesztek is alkalmazhatók. Az említett ajánlást felváltó 2022/107 tanácsi ajánlás<sup>21</sup> előírja, hogy a közlekedési dolgozóktól nem követelhető meg, hogy uniós digitális Covid-igazolvánnyal rendelkezzenek.

A Bizottság az ukrán válságra reagálva az „Operatív iránymutatás a külső határok igazgatására vonatkozóan az EU és Ukrajna közötti határátlépések megkönnyítése érdekében” című közleményében<sup>22</sup> megerősítette, hogy a szállítási ágazatban dolgozó munkavállalók kulcsfontosságúak az ellátási láncok szempontjából. A Bizottság javaslatot tett továbbá a szállítási ágazatban Ukrajna területén dolgozó munkavállalók határátlépési eljárásainak egyszerűsítésére.

#### ***Az Uniós digitális Covid-igazolvány és az uniós digitális utaslokalizáló űrlap***

A Bizottság és az Európai Betegségmegelőzési és Járványvédelmi Központ által az érintett közlekedési ügynökségekkel közösen kidolgozott biztonságos és interoperábilis uniós digitális Covid-igazolvány<sup>23</sup> és az egyéb egészségügyi protokollok fontos szerepet játszanak az EU-n belüli biztonságos utazás lehetőség szerinti újraindításában. Az uniós digitális Covid-igazolványt és az utazás uniós szinten koordinált megközelítésének kialakítására irányuló erőfeszítéseket az utazási és idegenforgalmi szövetségek általában véve üdvözölték, mint olyan, fontos eszközöket, amelyek a szükséges kiszámíthatóság biztosításával lehetővé teszik és bátorítják az utazást. Annak érdekében, hogy a polgárokat ne fosszák meg a Covid19-státusz bizonyításának hatékony és a magánélet védelmét biztosító módjától, amennyiben még 2022. június 30. után is érvényben lesznek a szabad mozgásra vonatkozó bizonyos korlátozások, a Bizottság javaslatot tett az uniós digitális Covid-igazolvány jogalapjának 2023. június 30-ig történő meghosszabbítására.

Több tagállam azonban koordinátlanul vezette be az utaslokalizáló űrlapokat és más nyilatkozatokat (pl. az egészségügyi nyilatkozatokat, az egyes felségterületekre való belépésről szóló nyilatkozatokat). Ezek különböző formátumúak, és némelyikük csak papíralapú. Ez szükségtelen kényelmetlenséget és zavart okoz az utazók számára, amit megfelelő koordinációval el lehetett volna kerülni.

**A Covid19-világjárvány alatt az EU és a tagállamok közös erőfeszítései 650 000 uniós polgár biztonságos hazatérését tették lehetővé.** Az uniós polgári védelmi mechanizmus keretében több mint 100 000 ember – köztük 90 060 uniós polgár– hazaszállítására került sor. A Covid19-világjárvány a szállítási ágazatban dolgozó munkavállalókat is jelentős mértékben érintette. Ezek a munkavállalók a válság frontvonalában vannak, és az EU-n belüli mozgásuk során többek között olyan korlátozásoknak vannak kitéve, mint a határokon felmerülő hosszabb várakozási idő, valamint a szálláshelyek és pihenőlétesítmények korlátozott rendelkezésre állása. A tengerészek helyzete különösen nehéz volt, mert a korlátozások és a korlátozott közlekedési összekapcsoltság miatt számukra hónapokig akadályozott volt a hazatérés. A Bizottság az EU-n belüli utazásra vonatkozó iránymutatást<sup>24</sup> adott ki a tagállamok számára, kiemelve a biztonságos átjárást lehetővé tevő közlekedési folyosók biztosításának

21 A Tanács (EU) 2022/107 ajánlása (2022. január 25.) a Covid19-világjárvány idején a biztonságos szabad mozgás megkönnyítésére vonatkozó koordinált megközelítésről és az (EU) 2020/1475 ajánlás felváltásáról (elérhető itt: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:32022H0107>).

22 C(2022) 1404 final.

23 A Parlament és a Tanács elfogadta a Covid19-világjárvány idején a szabad mozgás megkönnyítése érdekében interoperábilis, Covid19-oltásra, tesztre és gyógyultságra vonatkozó igazolványok (uniós digitális Covid-igazolvány) kiállításának, ellenőrzésének és elfogadásának keretéről szóló (EU) 2021/953 rendeletet.

24 C(2020) 1897 final.

szükségességét. A Bizottság a tengerészeket azzal is támogatta, hogy bizonyos egészségügyi, hazatérési és utazási intézkedéseket javasolt<sup>25</sup>. Felszólította a tagállamokat, hogy hozzanak létre olyan biztonságos kikötőkből álló hálózatot, ahol korlátozások nélküli személyzetváltásra kerülhet sor. A Bizottság enyhítette a vízumkötelezettségeket is, és karantén alóli mentességeket vezetett be, többek között a nem uniós tengerészek számára.

#### ***A Covid19-világjárvány és az utasjogok***

A Bizottság korai iránymutatást adott ki a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben az utasjogokra vonatkozó uniós jogszabályok alkalmazásáról<sup>26</sup>. Ajánlást adott ki a törölt utazási csomagok és szállítási szolgáltatások visszatérítésének alternatívájaként az utasok és az utazók részére felkínált utalványokról. Arra is rámutatott, hogy a tagállamok hogyan támogathatják a fuvarozási vállalatok likviditását<sup>27</sup>. A Bizottság 2020 decemberében riasztotta a fogyasztóvédelmi együttműködés érvényesítésével foglalkozó hálózatot több légitársaság törlési és visszatérítési politikája kapcsán. Ennek hatására megbeszélésekre került sor a Bizottság, a nemzeti fogyasztóvédelmi hatóságok és 16 nagyobb légitársaság között. Ezek a légitársaságok végül kötelezettséget vállaltak arra, hogy jobb tájékoztatást nyújtanak, és időben visszatérítést biztosítanak az utasoknak a törölt járatokért<sup>28</sup>.

A Bizottság arra kérte a tagállamokat, hogy az EU Pilot platformon keresztül nyújtsanak tájékoztatást az utasok jogairól szóló uniós jogszabályok Covid19-válság alatti alkalmazásáról, nyomon követéséről és érvényesítéséről. Különös figyelem irányul a közlekedési vállalatokra, valamint arra, hogy azok biztosítanak-e az utasok számára választási lehetőséget a visszatérítések vagy az utalványok között. A Bizottság kötelezettségszegési eljárásokat indított azon tagállamok ellen, amelyek az utasok jogairól szóló uniós jogszabályokat sértő szabályokat vezettek be. Ez az uniós jogszabályokkal ütköző nemzeti szabályok visszavonását eredményezte.

#### **2.4. A közlekedési összekapcsoltság fenntartása**

**Az EU jogszabály-módosítások útján szabályozási könnyítéseket is biztosított a közlekedési vállalatok számára.** Ha egy légi fuvarozó 12 hónapig nem tudja teljesíteni pénzügyi kötelezettségeit, a tagállami engedélyező hatóságoknak lehetőségük van a légi fuvarozó engedélyének felfüggesztésére vagy visszavonására. A jogszabályok intézkedéseket vezettek be a repülőterek és a földi kiszolgálást végző vállalatok támogatására, különösen azért, hogy lehetővé tették a repülőterek számára, hogy vészhelyzetben földi kiszolgálási szerződéseket ítéljenek oda, ha egy vállalat a Covid19-válság miatt beszünteti tevékenységét<sup>29</sup>.

#### ***A résidőkiosztási rendeletek<sup>30</sup> módosításai***

25 C(2020) 119/01.

26 A 2020. március 18-i értelmező iránymutatás, valamint az azt követően kiadott, utalványokról szóló, 2020. május 13-i ajánlás.

27 A Bizottság (EU) 2020/648 ajánlása (2020. május 13.) a Covid19-világjárvánnyal összefüggésben törölt utazási csomagok és szállítási szolgáltatások visszatérítésének alternatívájaként az utasok és az utazók részére felkínált utalványokról, C(2020) 3125 (HL L 151., 2020.5.14., 10. o.).

28 További információk az egyes légitársaságok kötelezettségvállalásairól: [https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/air-travel\\_hu](https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/air-travel_hu)

29 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/696 rendelete (2020. május 25.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló 1008/2008/EK rendeletnek a Covid19-világjárványra tekintettel történő módosításáról (HL L 165., 2020.5.27., 1. o.).

30 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/459 rendelete (2020. március 30.) a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló 95/93/EGK tanácsi rendelet módosításáról (HL L 99.,

Az EU gyorsan elfogadta azokat a jogszabály-módosításokat, amelyek lehetővé teszik a légi fuvarozók számára, hogy a következő menetrendi időszakban megtartsák résidőiket, még akkor is, ha nem tudják a résidők legalább 80 %-át az általában előírt módon felhasználni. E módosítások célja a légitársaságok pénzügyi helyzetének könnyítése, valamint annak elkerülése, hogy csak a résidők megtartása érdekében kelljen járatokat üzemeltetniük. Azt is biztosítják, hogy a repülőtéri kapacitás kihasználása versenyképes legyen a fogyasztók és a konnektivitás érdekében.

A tengerhasznosítási ágazatban alkalmazott jogszabályi könnyítés lehetővé tette a kikötőt üzemeltető szerv vagy illetékes hatóság számára a tengeri kikötői infrastruktúradíjak csökkentését, elengedését vagy azok kifizetésének elhalasztását<sup>31</sup>. A vasúti ágazatban ideiglenes szabályokat vezettek be a vasúttársaságok javára, például azáltal, hogy lehetővé tették a pályahálózat-működtetők számára, hogy a hálózat-hozzáférési díjakat a működési költségeknél alacsonyabb szinten állapítsák meg<sup>32</sup>. Egyes uniós szabályok átültetését és végrehajtását elhalasztották a tagállamokra háruló terhek csökkentése érdekében, hogy azok a vírus terjedése elleni küzdelemre összpontosíthassanak<sup>33</sup>.

**Az állami támogatásokra vonatkozó uniós szabályok lehetővé teszik a tagállamok számára, hogy ideiglenes sürgősségi segítyt nyújtsanak a Covid19-járványhoz közvetlenül kapcsolódó hirtelen likviditásvesztés vagy károk kompenzálása érdekében.** A Bizottság a gazdaság Covid19-válság alatti támogatása érdekében 2020. március 19-én elfogadta az állami támogatási intézkedésekre vonatkozó ideiglenes keretet<sup>34</sup>. Ez meghatározta a tagállamok gazdaságában esetlegesen bekövetkező súlyos zavarokat enyhítő állami támogatások feltételeit. A keret szinte minden ágazatra és vállalatra alkalmazandó, többek között a közlekedési vállalatokra is, amelyeket az egyik leginkább érintett ágazatként ismer el. Célja, hogy például közvetlen támogatások, adókedvezmények, kölcsönökre nyújtott állami garanciák, támogatott állami kölcsönök és feltőkésítés lehetővé tételével enyhítse a vállalatok likviditáshiányát.

**A Bizottság** – a tagállamoknak szánt iránymutatás elfogadásával – **azt is egyértelművé tette, hogy válság esetén hogyan kell értelmezni a kulcsfontosságú uniós közlekedési, állami támogatási és közbeszerzési szabályokat.** Ez lehetővé tette a tagállamok számára, hogy a szárazföldi<sup>35</sup>, a légi<sup>36</sup> és a tengeri szállítást<sup>37</sup> érintő közszolgáltatási kötelezettségekre irányuló meglévő szerződéseket a Covid19-válság miatt felmerült igényeknek megfelelően módosítsák. A Bizottság a közszolgáltatási kötelezettségekre irányuló új szerződések sürgős odaítélésének eljárására vonatkozóan is adott ki iránymutatást annak érdekében, hogy az alapvető közlekedési összekapcsoltság akkor is fennmaradjon, ha a szolgáltatások kereskedelmi alapon a válság miatt nem tarthatók fenn. Ezek a jogalkotási

---

2020.3.31., 1. o.); Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/250 rendelete (2021. február 16.) a 95/93/EGK tanácsi rendeletnek az Unió repülőterein alkalmazandó résidő-felhasználási szabályokra vonatkozóan a Covid19-válság miatt bevezetett ideiglenes könnyítés tekintetében történő módosításáról (HL L 58., 2021.2.19., 1. o.).

31 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/352 rendelete (2017. február 15.) a kikötői szolgáltatások nyújtását és a kikötők pénzügyi átláthatóságára vonatkozó közös szabályokat biztosító keretrendszer létrehozásáról (HL L 57., 2017.3.3., 1. o.).

32 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1429 rendelete (2020. október 7.) a Covid19-járványra tekintettel a fenntartható vasúti piacot célzó intézkedések megállapításáról (HL L 333., 2020.10.12., 1. o.).

33 Lásd például: Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/700 irányelve (2020. május 25.) az (EU) 2016/797 és az (EU) 2016/798 irányelvnek az átültetési határidő meghosszabbítása tekintetében történő módosításáról (HL L 165., 2020.5.27., 27. o.).

34 HL C 91I. 2020.3.20., 1. o. Az ideiglenes keret több alkalommal módosult.

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)

intézkedések ideiglenesek, és a Covid19-válság időtartamára korlátozódnak. Gyors elfogadásuk azt bizonyítja, hogy a Bizottság, a Parlament és a Tanács képes hatékonyan reagálni az ilyen válságokra.

**A tagállamok új közszolgáltatási kötelezettségeket is kijelölhetnek, különösen akkor, ha fennáll a konnektivitás hirtelen elvesztésének kockázata.** A Bizottság iránymutatást adott ki a közszolgáltatási kötelezettségek Covid19-járvány alatti ellentételezésére vonatkozóan<sup>38</sup>, és számos kétoldalú megbeszélést tartott a tagállamokkal.

### **2.5. A kulcsfontosságú szállítási műveletek célzott finanszírozásának biztosítása**

A Szükséghelyzeti Támogatási Eszköz keretében a tagállamok Covid19-válságra való reagálásának támogatására 2,7 milliárd EUR-t különítettek el. A Szükséghelyzeti Támogatási Eszköz rugalmassága lehetővé tette, hogy 220 millió EUR-t rövid időn belül a szállítással kapcsolatos intézkedésekre lehessen fordítani. Ezt követően 2020. június 19-én elindult a Szükséghelyzeti Támogatási Eszköz „mobilitási csomagja”, amely szükségletalapú támogatást nyújtott a tagállamoknak a Covid19-válsággal összefüggő teherszállításra, betegszállításra, valamint orvoscsoportok számára. Az Eszköz összesen több mint 2 000 légi, szárazföldi vagy tengeri műveletet támogatott orvostechnikai felszerelések és orvoscsoportok, valamint betegek szállítása érdekében. A csomag a teherszállítási műveletekre összességében több mint 164 millió EUR-t biztosított. Eddig több mint 9 millió EUR-t ítéltek a tagállamok számára orvoscsoportok szállítása és betegek átszállítása céljára, támogatva több mint 450 egészségügyi dolgozó és mintegy 350 beteg szállítását. A Szükséghelyzeti Támogatási Eszköz mobilitási csomagjából eddig támogatott tagállamok száma 21.

#### ***Az EU válaszlépései Oroszország Ukrajna elleni katonai agressziójára***

2022. február 24-én Oroszország teljes katonai inváziót indított Ukrajna ellen. A konfliktus első heteiben több mint 3,9 millióan menekültek el Ukrajnából az EU-ba. Az EU 1,2 milliárd EUR összegű makroszintű pénzügyi támogatást nyújtott Ukrajnának, amelynek keretében márciusban 600 millió kedvezményes hitelt folyósítottak, a második 600 millió EUR összegű részlet még folyósításra vár. Emellett az EU április 7-én 120 millió EUR összegű szükséghelyzeti támogatást folyósított Ukrajna költségvetése javára, amellyel az alapvető kormányzati kiadások fedezését támogatja. Az EU a folyamatban lévő (100–200 millió EUR közötti összegű) projekteket átalakítja, hogy sürgősségi segílyt nyújtson, és kielégítse a lakosság és a hatóságok legfőbb szükségleteit. A Bizottság emellett egy új, 330 millió EUR összegű sürgősségi csomagot is elfogadott. Az EU számos intézkedést hozott Oroszország szankcionálása és Ukrajna megsegítése érdekében. A közlekedéssel kapcsolatos intézkedések közé tartoznak a következők:

- Az EU az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség konfliktuszónákra vonatkozó tájékoztató közlönyében (Conflict Zone Information Bulletin) azt tanácsolta, hogy Ukrajna és Belarusz teljes légtere, valamint Oroszország légtérének egyes részei felett ne üzemeltessenek kereskedelmi járatokat. Ezt a tanácsot rövid időn belül kiterjesztették Moldova légtérére is.
- Az EU lezárta légtérét az orosz fuvarozók és vállalatok előtt<sup>39</sup>.
- Az EU március 9-én tilalmat fogadott el a következőkre vonatkozóan:

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 Oroszország és Belarusz is lezárta a saját légtérét az uniós légi járatok előtt. Az uniós lobogó alatt közlekedő légi járműveket a nemzetközi joggal szemben Oroszországban átlobogózták, és azokra ott kötöttek viszontbiztosítást.

i. valamennyi repüléstechnikai termék és technológia (légi járművek, űreszközök és alkatrészeik) közvetlen vagy közvetett értékesítése, szállítása, lízingelése, átruházása és kivitele;

ii. közvetlen vagy közvetett biztosítás és viszontbiztosítás e repüléstechnikai termékek és technológiák bármelyikéhez;

iii. javítási és karbantartási szolgáltatások nyújtása ezekhez a repüléstechnikai termékekhez.

– Az EU felvette az orosz vasúttársaságot (Oroszországi Vasutak) a pénzügyi szankciók hatálya alá tartozó szervezetek jegyzékébe. Az orosz vasúttársasághoz és a leányvállalataihoz kapcsolódó magánszemélyeket felvették az uniós korlátozó intézkedések hatálya alá tartozó személyek jegyzékébe.

– Az EU a következőket megtiltó szankciókat vezetett be a tengeri navigációs és rádióberendezésekre vonatkozóan:

i. e termékek bármely oroszországi természetes vagy jogi személy, szervezet vagy szerv részére oroszországi felhasználás céljából vagy orosz lobogó alatt közlekedő hajó fedélzetére helyezés céljából történő értékesítése, szállítása, átruházása vagy kivitele;

ii. technikai segítségnyújtás, bróker-tevékenység vagy egyéb szolgáltatások nyújtása, valamint e termékekhez kapcsolódó finanszírozás és pénzügyi támogatás nyújtása.

– Az EU április 8-án további szankciókat fogadott el, amelyek megtiltják az orosz lobogó alatt közlekedő hajók (többek között jachtok) számára, hogy uniós kikötőkbe befussanak, valamint megtiltják az Oroszországban és Belaruszban székhellyel rendelkező közúti fuvarozási vállalkozások számára, hogy az Európai Unió területén belül közúti áru fuvarozást végezzenek.

– Ukrajna kérésére az EU aktiválta az orosz katonai agresszió következményeihez kapcsolódó támogatást nyújtó uniós polgári védelmi mechanizmust. Az uniós tagállamok által biztosított több ezer tonna segélyszállítmányt az uniós polgári védelmi mechanizmus lengyelországi, romániai és szlovákiai logisztikai központjainak közreműködésével szállították Ukrajnába. A szomszédos országok szintén kértek az uniós polgári védelmi mechanizmus keretébe tartozó segítségnyújtást az országukba irányuló migrációs áramhoz kapcsolódóan. Az uniós polgári védelmi mechanizmus Ukrajna segítségén kívül különböző formákban kritikus támogatást nyújt Moldovának, Lengyelországnak, Szlovákiának és a Cseh Köztársaságnak, amelyek mindegyike fontos célország a konfliktus elől menekülők számára. Az uniós polgári védelmi mechanizmust az uniós polgárok hazaszállításának megkönnyítéséhez is igénybe vették. A segélyszállítmányok elosztására logisztikai központokat hozták létre Lengyelország, Szlovákia és Románia helyi hatóságainak felelőssége mellett, és azokat teljes mértékben az uniós polgári védelmi mechanizmus finanszírozta.

– Az átmeneti védelemről szóló irányelv<sup>40</sup> aktiválása, amennyiben ukránok és nem ukránok nem tudnak biztonságosan visszatérni Ukrajnába.

– Operatív iránymutatás a külső határok igazgatására vonatkozóan az EU és Ukrajna közötti határátlépések megkönnyítése érdekében. Ez az iránymutatás a szállítási ágazatban dolgozó munkavállalókra is kiterjed<sup>41</sup>.

40 Ez az uniós jogszabály 2001-ben született a volt Jugoszláviában kialakult konfliktust követően lakóhelyüket elhagyni kényszerült személyek beáramlásának kezelésére. 2022. március 3-ig egyáltalán nem aktiválták. 2022. április 7-ig több mint 1,6 millió ember regisztrált.

– A megrekedt uniós tehergépjármű-vezetők Ukrajnából, Oroszországból és Belarusból történő hazatérésének segítése a rájuk vonatkozó eljárások egyszerűsítése révén.

– Az Északi Dimenzió valamennyi, Oroszországot és Belaruszt érintő, partnerség keretében végzett szállítási és logisztikai tevékenységét felfüggesztették.

– Egyes tagállamok ingyenes közforgalmú személyszállítást biztosítottak az ukrán polgárok számára. Emellett számos uniós közlekedési vállalat vezetett be intézkedéseket, például ingyenes repülő-, busz- vagy vasúti jegyeket, hogy segítse Ukrajnát és lakosságát; vagy humanitárius segílyt juttasson célba.

– Az Ukrajnával határos tagállamok befogadó létesítményeket/közlekedési csomópontokat hoztak létre.

– A Bizottság aktiválta a nemzeti közlekedési kapcsolattartó pontok hálózatát.

– Oroszország ukrajnai inváziójára tekintettel az Európai Bizottság javaslatot tett egy olyan terv (RePower EU) vázlatára, amelynek célja, hogy Európa jóval 2030 előtt függetlenné váljon az orosz fosszilis tüzelőanyagoktól, mindenekelőtt a földgáztól<sup>42</sup>.

(–) Az orosz katonai agresszióval szemben Ukrajnának nyújtott uniós támogatás részeként a Bizottság május 12-én olyan szolidaritási folyosókat<sup>43</sup> hozott létre, amelyek Ukrajna mezőgazdasági termékeinek exportját hivatottak segíteni. Az Ukrajna elleni orosz inváziót és az ukrán kikötők blokádját követően az ukrán gabona és az egyéb mezőgazdasági termékek számára alternatív szállítási útvonalakat kell találni, hogy eljussanak rendeltetési helyeikre. Közleményében a Bizottság cselekvési tervet határoz meg olyan „szolidaritási folyosók” létrehozására, amelyek révén biztosítható, hogy Ukrajna exportálhatja gabonáját, valamint hozzájusson a számára szükséges javakhoz, a humanitárius segílytől kezdve a takarmányokig és műtrágyáig. Ez hozzá fog járulni egyrészt Ukrajna gazdaságának, másrészt a globális élelmezésbiztonságnak a támogatásához. A Bizottság a tagállamokkal és az érdekelt felekkel együtt meghatározta a kiemelt intézkedéseket:

- További vasúti teherkocsik, hajók és tehergépkocsik rendelkezésre bocsátása;
- A szállítási hálózatokon elegendő kapacitás és átrakodási terminál biztosítása az ukrán mezőgazdasági export számára;
- A vámügyi műveletek és egyéb ellenőrzések maximális rugalmasságának és az ezekhez szükséges személyi állománynak az előmozdítása;
- Az ukrán mezőgazdasági termékek EU területén való tárolására alkalmas lehetőségek felderítése;
- Középtávon az EU és Ukrajna közötti összeköttetések javítása az új exportfolyosók infrastruktúra-kapacitásának növelésével, majd Ukrajna újjáépítésének keretében új infrastrukturális összeköttetések létrehozása.

---

41 C(2022) 1404 final.

42 COM(2022) 108 final.

43 COM(2022) 217 final.

(–) A Bizottság május 12-én magas szintű megállapodást<sup>44</sup> hagyott jóvá Ukrajnával, amelyben a TEN-T szomszédos országokra való kiterjesztésére vonatkozó bizottsági politika részeként Ukrajna számára új, indikatív térképekről állapodott meg a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) számára.

### 3. VÁLSÁGHELYZETEKRE VALÓ FELKÉSZÜLTÉG

**Oroszország Ukrajna elleni háborúja rámutatott a felkészültség fontosságára.** A meglévő kapacitásoknak köszönhetően az EU rövid időn belül hatékony segítséget tudott nyújtani Ukrajnának és az országból menekülő menekülteknek. Még nem ismerjük sem a háború, sem a következő olyan válság teljes hatását, amely befolyásolhatja a közlekedést. Egy hatékony reagálási mechanizmusnak nem szabad csupán egyetlen közlekedési módot megcéloznia, mivel az egyik közlekedési mód rendszerszintű zavarai az egész hálózatot érinthetik.

**A 2021. évi uniós stratégiai előrejelzési jelentés<sup>45</sup> kiemeli azokat a tényezőket, amelyek hatással lehetnek az uniós közlekedésre, ideértve az éghajlatváltozást és más környezeti kihívásokat, a biztonsági fenyegetéseket és a terrorizmust, a hiperkonnektivitást és a technológiai átalakulást.** Korábban több terrortámadás vagy -kísérlet irányult az uniós közlekedésre, mivel a közlekedés – amiatt, hogy naponta sokan igénybe veszik – hatékony célpont<sup>46</sup>. A Covid19-világjárvány során a telekommunikációt, többek között a 3G/4G/5G infrastruktúrát (pl. jelerősítők, jelerősítő hidak és cellatornyok) és más hálózati elemeket (pl. relék és kábelek) célozták meg. 2021 júliusában a belgiumi és németországi áradások számos halálesetet okoztak, és súlyos, tartós zavart okoztak a közlekedésben.

**Különös figyelmet kell fordítani a kiberbiztonságra.** A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia elismeri, hogy a közlekedés kiberbiztonságát kiemelt prioritásnak kell tekinteni a kiberfenyegetések kezelése érdekében. Az Európai Unió Kiberbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: ENISA)<sup>47</sup> szerint a kiberbűnözők egyre inkább a kritikus egészségügyi, közlekedési<sup>48</sup> és energetikai infrastruktúrát célozzák meg. Az Ukrajna elleni orosz agresszió fokozta a kiberfenyegetésekkel – többek között az uniós célpontok elleni kiberfenyegetésekkel – kapcsolatos aggályokat.

#### **3.1. A közlekedéssel kapcsolatos vészhelyzeti elvek**

A jelentős eseményekre való felkészülés és reagálás érdekében – más releváns uniós elvek mellett – az alábbiakban ismertetett vészhelyzeti elveket mindig tiszteletben kell tartani.

- I. **Arányosság:** Csak végső esetben vezethetők be az áru- vagy a személyszállítást korlátozó intézkedések. Minden intézkedésnek kellően indokoltnak, bizonyítékokon alapulónak és arányosnak kell lennie, rendszeres nyomon követés és felülvizsgálat tárgyát kell képeznie, azokat gyorsan közölni kell, ideiglenesnek kell lennie, és azokat a lehető leghamarabb meg kell szüntetni<sup>49</sup>.

44 C(2022) 3204 final.

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

46 Madrid (2004), London (2005), Glasgow (2007), frankfurti repülőtér (2011), Oignes (Thalys, 2015), Brüsszel (2016), Würzburg (2016), Brüsszel (2017) vagy London (2017).

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

48 A tengerhasznosítási ágazatban például 2017 óta a tengeri hajózási társaságok (APM Maersk, CMA CGM, COSCO, Mediterranean Shipping Company) közül négyet érték kibertámadások.

49 Ugyanez vonatkozik a környezetvédelmi, a szociális vagy az egészségvédelmi intézkedések ideiglenes felfüggesztésére is.

- II. **A megkülönböztetés tilalma:** Az intézkedések nem alkalmazhatnak indokolatlan megkülönböztetést az állampolgárság vagy az áruk származása alapján, illetve nem alkalmazhatnak megkülönböztetést a különböző szállítási módok vagy a szállított áruk között. Az intézkedéseknek biztosítaniuk kell, hogy a szállítási ágazatban dolgozó munkavállalók (beleértve a nem uniós lakosokat is) megkülönböztetésmentes bánásmódban részesüljenek, és lehetőség szerint mentességet kell biztosítaniuk az őket érintő utazási vagy közlekedési korlátozások vagy bármely más adminisztratív teher alól, tekintettel a tehergépjárműveket igénylő ellátási láncokban betöltött kulcsfontosságú szerepükre. Ugyanez vonatkozik az utasok megkülönböztetésének tilalmára is.
- III. **Koordináció:** Minden intézkedést össze kell hangolni a közlekedési hatóságokkal a nemzeti közlekedési kapcsolattartó pontok hálózatán keresztül. Kommunikációs csatornákat kell létrehozni a hálózat, az uniós és a nemzetközi horizontális válságkezelési fórumok között. A megfelelő hatóságok között a kezdetektől fogva koordinálni kell, különösen akkor, ha a TEN-T hálózat és egynél több tagállam érintett.
- IV. **Átláthatóság, kommunikáció és párbeszéd:** Minden intézkedést egyértelműen be kell jelenteni a hatálybalépése előtt és meg kell vitatni az érintett érdekelt felekkel<sup>50</sup>, majd szükség esetén ki kell igazítani. Az érdekelt felekkel – többek között a nemzetközi partnerekkel – való folyamatos párbeszédet biztosítani kell.
- V. **Az uniós szakpolitikákkal való összhang:** Kerülendők az olyan nemzeti és helyi intézkedések, amelyek károsítják az egységes európai közlekedési térség működését. A közlekedésre vonatkozó, uniós szintű rendkívüli intézkedések bevezetését követően az illetékes hatóságoknak haladéktalanul meg kell szüntetniük a nemzeti intézkedéseket.
- VI. **A közlekedési rendszer integritása:** Az egyetlen közlekedési módban felmerülő problémákra reagáló intézkedéseknek figyelembe kell venniük és teljes mértékben ki kell használniuk az összes közlekedési módot.
- VII. **A sajátos igényű utasokkal való törődés:** Különös figyelmet kell fordítani a kiszolgáltatott helyzetben lévő utasok és utascsoportok (pl. a csökkent mozgásképességű és/vagy fogyatékossgal élő személyek), a megrekedt utasok, a létfontosságú állást betöltő utazók és a határ menti ingázók igényeire.
- VIII. **A közlekedési dolgozókkal való törődés:** A közlekedési dolgozóknak biztonságos, védett és megfelelő munkafeltételekkel kell rendelkezniük<sup>51</sup>.

### **3.2. A közlekedéssel kapcsolatos vészhelyzeti eszköztár**

**A Bizottság egy [10] intézkedést tartalmazó eszköztárat javasol a közlekedési ágazat válsághelyzetekre való felkészültségének és reagálási képességének fokozására.** Az eszköztárat a fent felsorolt elvekkel összhangban kell alkalmazni. Intézkedései a hosszabb távú előkészítő intézkedésektől az azonnal felhasználható eszközökig terjednek. A közös cél az uniós közlekedési

50 Konkrét helyzetekben, például az Oroszországgal szembeni gazdasági szankciók esetében bizonyos előzetes konzultációkat esetleg korlátozni kell.

51 Idetartozik a vonatkozó uniós és nemzeti jogszabályok betartása a munkahelyi egészségvédelem és biztonság területén, többek között a munkavállalók munkahelyi biztonságának és egészségvédelmének javítását ösztönző intézkedések bevezetéséről szóló, 1989. június 12-i 89/391/EGK tanácsi irányelvvel (HL L 183., 1989.6.29., 1. o.) összefüggésben.

rendszerben súlyos zavart okozni képes bármely balesetre vagy eseményre való gyors reagálási képesség biztosítása. A zavart okozhatják természeti katasztrófák, világjárványok, terrortámadások, kibertámadások, zsarolóvírusok, katonai konfliktusok, infrastruktúra-meghibásodás (például hidak vagy alagutak összeomlása) vagy áramkimaradások.

## 1) Az uniós közlekedési jogszabályok válsághelyzetekre való felkészítése

**Egyes közlekedési jogszabályok már tartalmazzak vészhelyzeti záradékokat.** Példaként említhető a légi járatokról szóló rendelet<sup>52</sup> 21. cikke, a szárazföldi közlekedésre vonatkozó közszolgáltatási szerződések odaitélését szabályozó rendelet<sup>53</sup> 5. cikkének (5) bekezdése, a kikötői szolgáltatásokról szóló rendelet<sup>54</sup> 7. cikkének (4) bekezdése, valamint a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférésről szóló rendelet<sup>55</sup> 10. cikke. Néhány hatályos jogszabály már megemlíti a vészhelyzeti tervek benyújtására vonatkozó kötelezettséget. A negyedik vasúti csomag<sup>56</sup> értelmében a vasúttársaságoknak vészhelyzeti terveket kell elfogadniuk, hogy a nagyobb közlekedési zavarok esetén védelmet és segítséget nyújtsanak az utasoknak<sup>57</sup>.

**Adott esetben módosítani kell az uniós közlekedési jogszabályokat a súlyos válságok hatékonyabb kezelését célzó rendelkezések bevezetése érdekében.** Ezek a rendelkezések azonban nem vezethetnek az uniós jog alkalmazása alóli indokolatlan kivételekhez. Ezért egy-egy konkrét rendelet vagy irányelv módosításakor vagy elfogadásakor körültekintően mérlegelni kell az ilyen záradékok bevezetését. A hatásvizsgálatoknak értékelniük kell, hogy szükség van-e vészhelyzeti záradékokra, és hogyan kell azokat kialakítani.

E megközelítés alapján a Bizottság javaslatot tett bizonyos rendelkezésekre a TEN-T hálózatról szóló jogszabály és az intelligens közlekedési rendszerről szóló jogszabály közelmúltbeli felülvizsgálata során<sup>58</sup>. A határokon átnyúló TEN-T szakaszok megerősítése, a multimodalitás terminálokra keresztüli növelése, valamint a fenntartható közlekedési módokra való átállás példák a jobb felkészültséghez szükséges hosszabb távú intézkedésekre. A Bizottság elemezni kívánja, hogy helyénvaló-e további átmeneti rugalmasságot biztosítani a vezetési korlátozásokra és a vezetési időkre vonatkozó közúti szállítási szabályok alkalmazása során, ugyanakkor mindvégig biztosítva a szállítási műveletek biztonságát.

Ezek az állandó rendelkezések tükrözhetik a Covid19-válságra válaszul bevezetett ideiglenes intézkedéseket, például az I. és II. salátarendeletet vagy a légi járatokról szóló rendelet és a

---

52 Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (átdolgozott változat) (HL L 293., 2008.10.31., 3. o.).

53 Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2007.12.3., 1. o.).

54 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/352 rendelete (2017. február 15.) a kikötői szolgáltatások nyújtását és a kikötők pénzügyi átláthatóságára vonatkozó közös szabályokat biztosító keretrendszer létrehozásáról (HL L 57., 2017.3.3., 1. o.).

55 Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).

56 Az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU irányelv 54. cikke.

57 Emellett a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól szóló, 2023. június 7-től alkalmazandó új (EU) 2021/782 rendelet arra kötelezi a vasúti társaságokat, hogy e tervek kidolgozása során működjenek együtt az állomásüzemeltetőkkel és a pályahálózat-működtetőkkel. A vészhelyzeti terveknek figyelembe kell venniük a hozzáférhető riasztási és információs rendszerek szükségességét is.

58 COM(2021) 812 és COM(2021) 813.

résidőkiosztási rendelet módosításait<sup>59</sup> (lásd a 2.4. szakaszt). Hasonlóképpen, a Covid19-világjárványból levont tanulságoknak el kell indítaniuk a légi utasok jogairól szóló 261/2004/EK rendelet felülvizsgálatára irányuló, régóta esedékes megbeszéléseket, hogy a rendelet alkalmassá váljon a jövőbeli válságok kezelésére. A vészhelyzeti tervek bevezetése az utasok jogairól szóló uniós jogszabályok folyamatban lévő értékelésének is részét fogja képezni.

## **2) A közlekedési ágazat megfelelő támogatásának biztosítása**

**A közlekedési ágazat rezilienciájának megerősítése együtt jár az uniós közlekedési rendszer konnektivitásának és fenntarthatóságának javításával.** A Bizottság továbbra is szorosan nyomon fogja követni és támogatni fogja a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz (RRF) megvalósítását, amely valamennyi közlekedési mód esetében segít a közlekedési ágazat reziliensebbé tételében. A tagállamok azt tervezik, hogy a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz jelentős részét a közlekedésre fordítják, és a NextGenerationEU keretében végrehajtott beruházások terén előkelő helyet biztosítanak a közlekedésnek. A Tanács által jóváhagyott 24 helyreállítási és rezilienciaépítési terv szerint a nemzeti helyreállítási és rezilienciaépítési tervek jelentős összeget fordítanak az európai mobilitási rendszer fenntarthatóságának javítására. A tagállamok összesen 70,7 milliárd EUR-t fordítanak majd a közlekedés zöld átállásához kapcsolódó beruházásokra és reformokra, ami a költségvetési juttatásnak mintegy 15,7 %-át teszi ki. A közlekedési ágazatban végrehajtott további beruházások és reformok más prioritásokra is kihatnak, például a digitális átalakulásra, valamint a társadalmi és területi kohézióra. Minden nemzeti terv erre a területre fordítja a költségvetési juttatás egy részét. Az ukrajnai orosz katonai agresszió által jelentősen befolyásolt jelenlegi geopolitikai helyzetben az eddiginél is sürgetőbb az EU fosszilis tüzelőanyagoktól való függőségének csökkentése. E kihívások kezelése érdekében a Bizottság 2022. május 18-án közzétette a REPowerEU tervet<sup>60</sup>, amely közös európai fellépéseket határoz meg ezen a területen. A Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz központi szerepet fog játszani az európai és nemzeti szinten rendelkezésre álló források mozgósításában és felhasználásában a REPowerEU-terv célkitűzéseinek elérése érdekében. Emellett az olyan pénzügyi eszközök, mint az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz, beleértve annak digitális részét, a Digitális Európai Hálózatfinanszírozási Eszközt, a Kohéziós Alap, az Európai Regionális Fejlesztési Alap és az InvestEU döntő fontosságúak a konnektivitásba, a digitalizációba és a digitális konnektivitási infrastruktúrákba, valamint az uniós közlekedési rendszer multimodalitásába irányuló beruházások révén az egységes piac rezilienciájának javítása, valamint a fosszilis tüzelőanyagoktól való függőség csökkentése szempontjából.

**A jövőbeli válságokra való gyors reagálás érdekében a Bizottságnak és a tagállamoknak – a válság jellegétől függően – adott esetben más forrásokat is mozgósítaniuk kell.** A válaszlépés lehet a fizetési kötelezettségek ideiglenes elengedése révén biztosított pénzügyi könnyítés is. A Bizottság fontolóra vehetne olyan jogalkotási intézkedéseket is, amelyek pénzügyi könnyítést biztosítanak a közlekedési ágazat számára. Ezek az intézkedések lehetővé tehetik a kikötőt irányító szerv vagy az illetékes hatóság számára a tengeri kikötői infrastruktúradíjak csökkentését, elengedését vagy azok kifizetésének elhalasztását, illetve lehetővé tehetik a vasúti pályahálózat-működtetők számára, hogy a pályahasználati díjakat a működési költségeknél alacsonyabb szinten állapítsák meg (lásd a 2.4. szakaszt). Tekintettel arra, hogy minden válság más és más, és eltérő fellépést tehet szükségessé, az

59 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/459 rendelete (2020. március 30.) a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló 95/93/EGK tanácsi rendelet módosításáról (HL L 99., 2020.3.31., 1. o.); Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/250 rendelete (2021. február 16.) a 95/93/EGK tanácsi rendeletnek az Unió repülőterein alkalmazandó résidő-felhasználási szabályokra vonatkozóan a Covid19-válság miatt bevezetett ideiglenes könnyítés tekintetében történő módosításáról (HL L 58., 2021.2.19., 1. o.).

60 COM(2022) 108 final.

ideiglenes állami támogatás szükségességének elemzése eseti alapon történik, nem pedig egy állandó és – a jövőre nézve – rugalmatlan keret létrehozásával.

### 3) Az áruk, szolgáltatások és személyek szabad mozgásának biztosítása

**A Covid19-világjárvány során sikeresen bevezetett zöld sávok rendszere szükség esetén ismét aktiválható az uniós közlekedést érintő bármely új válság kezelése érdekében.** Annak érdekében, hogy a belső határellenőrzés továbbra is végső eszközként alkalmazott intézkedés maradjon, a Schengeni határellenőrzési kódexre vonatkozó bizottsági javaslat<sup>61</sup> egyértelművé tette és kibővítette azt a listát, amely alapján a tagállamoknak értékelniük kell a helyzetet, mielőtt úgy döntenek, hogy ideiglenesen visszaállítják a határellenőrzést. A Covid19-világjárvány tanulságaira épülő új szabályok emellett közös eszközöket vezetnek be népegészségügyi válság esetén a külső határok hatékonyabb igazgatása érdekében. A Bizottság a tervek szerint 2022-ben javaslatot tesz az **egységes piaci szükséghelyzeti eszközre**. Ez az eszköz keretet fog biztosítani a közlekedési ágazat számára fontos válságreagálási intézkedések végrehajtásához, különös tekintettel az áruk, a szolgáltatások és a személyek szabad mozgására, a termékek és a szolgáltatások rendelkezésre állására, valamint az átláthatóságra és a koordinációra.

**A Bizottság felszólította a tagállamokat arra, hogy biztosítsák a vészhelyzeti elvek alkalmazását, valamint minimalizálják az ellenőrzéseket, átvizsgálásokat és egyéb alakíságot a zöldsávos határátkelőhelyeken a késedelmek csökkentése és a 15 perces határidő betartása érdekében.** A tagállamok a közúti áru fuvarozás megkönnyítése és a szállítási ágazatban dolgozó munkavállalók szükséges mértékű szabad mozgása érdekében mérlegelhetik továbbá a területükön érvényes valamennyi úthasználati korlátozás (hétvégi tilalmak, éjszakai tilalmak, bizonyos fuvarozási ágazatokra vonatkozóan a zajcsökkentés érdekében bevezetett tilalmak stb.) felfüggesztését. Biztosítaniuk kell továbbá, hogy a dokumentumok elektronikus benyújtása/megjelenítése elegendőnek minősüljön, és azt ösztönözzék. A zöld sávokról szóló közlemény<sup>62</sup> 3. mellékletében javasoltaknak megfelelően a tagállamoknak továbbra is el kell ismerniük a szállítási ágazatban dolgozó, határokon átnyúló szolgáltatásokat nyújtó munkavállalók igazolását. Ez az igazolás már bekerült a Határőrök uniós gyakorlati kézikönyvébe<sup>63</sup>.

A Covid19-világjárványhoz hasonló válság bekövetkezése esetén a Bizottságnak és a tagállamoknak építeniük kell az uniós digitális utaslokalizáló űrlapok<sup>64</sup> egységes sablonjának kidolgozása, valamint az utasok adatainak a határokon átnyúló kontaktkövetés céljából történő megosztására szolgáló platform kifejlesztése terén szerzett tapasztalatokra. Az uniós szinten kifejlesztett eszközöket szükség esetén gyorsan és könnyen újra kell aktiválni.

#### ***Vészhelyzeti sávok létrehozása humanitárius konvojok és tehergépkocsik számára***

Annak érdekében, hogy a humanitárius konvojok gyorsan és biztonságosan átléphessék az EU és Ukrajna közötti határokat, a külső határok igazgatására vonatkozó operatív iránymutatásról szóló közlemény arra utasítja a tagállamokat, hogy a határátkelőhelyeiken jelöljenek ki külön sávokat vészhelyzeti sávként. Az áruk és a szolgáltatások folyamatos biztosítása, valamint a szállítási ágazatban

61 COM (2021) 891 final.

62 C(2020) 1897.

63 C(2019) 7131 final.

64 Az (EU) 2021/858 végrehajtási határozat és az (EU) 2021/1212 végrehajtási határozat megteremtette a fertőzött utasok és a fertőzésnek kitett személyek adatainak a határokon átnyúló kontaktkövetés céljából történő cseréje jogalapját.

dolgozó munkavállalók Ukrajnából való biztonságos visszatérésének biztosítása érdekében javasolt, hogy a tehergépkocsik számára is hasonló sávokat jelöljenek ki<sup>65</sup>.

#### **4) A menekültáradat kezelése, valamint a megrekedt utasok és szállítási ágazatban dolgozó munkavállalók hazaszállítása**

**A nem uniós országokban az uniós küldöttségeknek és a nagykövetségekkel vagy konzulátusokkal rendelkező tagállamoknak tovább kell fokozniuk a válsághelyzetekre való konzuli felkészültséget, különösen helyi vészhelyzeti tervek alkalmazásával.** Mérlegelni kell és létre kell hozni közös uniós konzuli válságreakálási csoportokat, amelyekben esetleg részt vehetnek a képviselettel nem rendelkező tagállamok is. Az EKSZ egy olyan konzuli válságcsoporthoz létrehozásával erősítette meg a konzuli reagálást, amely készen áll arra, hogy az uniós küldöttségek hálózatával koordinálja a tagállamok által szervezett hazaszállítási erőfeszítéseket (az uniós polgári védelmi mechanizmus támogatásával vagy anélkül).

**Az EKSZ szükség esetén igénybe veszi az uniós polgári védelmi mechanizmust és a rescEU-tartalékot.** Előfordulhat, hogy utasok vagy munkavállalók az EU területén belül vagy kívül rekednek. A jövőbeli válságokra való felkészülés és reagálás érdekében az EKSZ a tagállamokkal szoros együttműködésben továbbra is hozzá fog járulni a válsághelyzeti együttműködéshez és koordinációhoz. A jövőbeli válságok során az uniós polgári védelmi mechanizmus támogatni fogja az EU-n kívül rekedt uniós polgárok hazaszállítását. A mechanizmust az érintett polgárokért felelős kormányoknak (kormányoknak) kell mihamarabb aktiválnia. Az összes érintett uniós polgárnak szánt segítségnyújtást koordináló tagállam a Bizottság Veszélyhelyzet-reagálási Koordinációs Központjához is küldhet kérelmet.

A tagállamok és/vagy a mechanizmusban részt vevő államok<sup>66</sup> önkéntes alapon végrehajthatják az evakuálást, és a Bizottság a szállítási költségek legfeljebb 75 %-át társfinanszírozhatja. A mechanizmusról szóló felülvizsgált jogszabály<sup>67</sup> rendelkezik arról a lehetőségről, hogy a rescEU-tartalék esetében egészségügyi evakuálás céljából többcélú légi járművek fejleszthetők ki. A jövőben a Bizottság végső eszközként használhatná ezeket a légi járműveket a konzuli evakuálás keretében történő segítségnyújtás iránti tagállami kérelmekre való reagálásra. Egészségügyi vonatkozású válság esetén – az egészségügyi evakuálási művelet részeként és az EU korai figyelmeztető és gyorsreagáló rendszerén keresztül – a Bizottsággal folytatott koordináció keretében aktiválható az utasok és a közlekedési dolgozók egészségügyi evakuálása.

**A Bizottság és az EKSZ koordinálni fogja és nyomon fogja követni a biztonságos áthaladást lehetővé tevő közlekedési folyosók létrehozását.** A zöld sávokról szóló, 2020. márciusi közleménnyel összhangban a tagállamoknak közlekedési folyosókat kell létrehozniuk (a bármilyen állampolgárságú) egyéni járművezetők és utasaik, valamint a hazaszállítás alatt álló uniós polgárok számára<sup>68</sup>. A

65 Ezen túlmenően különleges intézkedések meghozatalára került sor annak érdekében, hogy az Ukrajnából menekülő, Moldovába eljutott és az EU-ba tartó személyek számára megkönnyítsék a transzferjáratok igénybevételét. Moldova repülési tilalmat rendelt el, amelyet módosítani kell e légi járatok engedélyezése érdekében.

66 A mechanizmusban részt vevő államok (Izland, Norvégia, Szerbia, Észak-Macedónia, Montenegró és Törökország).

67 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/836 rendelete (2021. május 20.) az uniós polgári védelmi mechanizmusról szóló 1313/2013/EU határozat módosításáról (HL L 185., 2021.5.26., 26,5. o.).

68 A tagállamoknak ugyanolyan feltételekkel kell segítséget nyújtaniuk a harmadik országokban képviselettel nem rendelkező uniós polgárok számára, mint saját állampolgáraik számára.

tagállamoknak arról is gondoskodniuk kell, hogy legalább egy repülőterük rendelkezésre álljon a hazaszállítás és a nemzetközi segélyjáratok üzemeltetéséhez. E folyosóknak a nemzeti vészhelyzeti tervek részét kell képezniük.

**A tagállamoknak lehetővé kell tenniük az emberek számára az utazást, és segíteniük kell őket a hazatérésben.** Azok az uniós polgárok, akiket a válságövezetekből visszaszállítottak és még nem érkeztek meg az illetőségük szerinti uniós országba, nem utazhatnak együtt nagy számban, mivel ez túlterhelheti az infrastruktúrát/logisztikai központokat. Azoknak a tagállamoknak, amelyeknek az állampolgárai egy másik uniós országon haladnak át, törekedniük kell a másik ország segítésére az érintettek hazaszállításában.

**A tagállamoknak segíteniük kell a konfliktusövezetekből vagy más, nehézségekkel küzdő területekről érkező harmadik országbeli állampolgárokat, és segíteniük kell őket a továbbutazásban.** Ez a segítségnyújtás kiterjedhet befogadó létesítmények és biztonságos közlekedési folyosók létrehozására, a különleges követelmények (pl. áthaladási engedélyek) alóli ideiglenes felmentésre, valamint a határforgalom-ellenőrzésnek a határtól távolabb eső biztonságos helyen történő elvégzésére a hosszú sorok kialakulásának elkerülése érdekében. A külső határok igazgatására vonatkozó operatív iránymutatásról szóló közleménnyel<sup>69</sup> összhangban a tagállamoknak igénybe kell venniük a Frontextet és az Europol készenléti alakulatát, amely bevethető a határokon zajló forgalom irányítására és javítására (úti okmányok, Covid19-igazolványok ellenőrzése stb.). Az operatív iránymutatásokat nemcsak a konfliktus sújtotta területekkel határos tagállamokban kell alkalmazni, hanem valamennyi tagállamban. Ezzel megkönnyíthető az EU belső határainak átlépése, elkerülhetők a torlódások, és elősegíthető a konfliktusövezetből menekülők továbbutazása. Ez a schengeni térségen kívüli országok és a schengeni térség országai közötti határátlépésekre is vonatkozik.

**A fogyatékossgal élő személyek válságok idején kiemelten kiszolgáltatott helyzetben lehetnek.** A fogyatékossgal élő utasok szükséghelyzetekben akadályokba ütközhetnek a közlekedéshez való hozzáférés terén. Ezért a tagállamoknak a célzott fellépést és a fogyatékossgal általános figyelembevételét egyaránt biztosítaniuk kell a fenti intézkedések mindegyikében. A fogyatékossgal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezménnyel összhangban figyelembe kell venni e személyek sajátos szükségleteit annak érdekében, hogy a válságkezelés során biztosítsák számukra az akadálymentességet, a megfelelő körülményeket és a biztonságukat.<sup>70</sup>

#### ***A zökkenőmentesebb személyzetváltás és a tengerészek hazaszállításának biztosítása***

**A tengerészek támogatásához külön mechanizmusra van szükség.** A Bizottság azt javasolja, hogy ez három tényezõn alapuljon.

- **A tengerhasznosítási ágazat érdekelt feleinek fóruma:** A Bizottság által létrehozott fórum rendszeresen és szorosan összehangolja a személyzetváltást, valamint veszélyhelyzet esetén a tengerészek utazási problémáit. A fórum rövid időn belül megkezdte működését, és azon valamennyi érdekelt fél, köztük a nemzeti válságközpontok és szociális partnerek is részt vesznek annak biztosítása érdekében, hogy időben és megfelelően megvitathassák és kezelhessék a felmerülő kérdéseket. A fórum fel fogja tárni a lehetséges problémákat, reziliensebbé fogja tenni a hajózási ágazat munkaügyi rendszerét, és meg fogja erősíteni az uniós ellátási lánc stabilitását.

69 C(2022) 1404 final.

70 A fogyatékossgal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezmény 2., 9. és 11. cikke.

• **Szorosabb együttműködés a származási országokkal:** A Covid19-világjárvány alatti tájékoztatási munkára építve a Bizottság és az EKSZ együtt fog működni a munkaerőt biztosító országokban működő uniós küldöttségekkel. Fel fogják használni a tengerészek Covid19-válság alatti utazásai során levont tanulságokat, és fel fogják tárni, hogy miként lehetne biztosítani a zökkenőmentesebb személyzetváltást és a személyzetnek az említett országokba történő hazaszállítását. Ezáltal a szolgálatot letevő tengerészek számára könnyebbé válik a gyors hazatérés, különösen veszélyhelyzetekben.

• **Jobb adatok:** Az egyik jelentős probléma az arra vonatkozó adatok hiánya, hogy a tengerészek hol dolgoznak és hová utaznak. Ezek az adatok elengedhetetlenek a személyzetváltásokkal és a tengerészek utazásával kapcsolatos problémák nagyságrendjének felméréséhez, valamint azok későbbi értékeléséhez és kezeléséhez. Az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) ezért törekedni fog ezen információk összegyűjtésére és elemzésére. Ez az adatbázis ezt követően hozzájárulhat a jövőbeli válságokra vonatkozó rendkívüli intézkedések előkészítését célzó bizottsági és tagállami kezdeményezésekhez.

## 5) A minimális közlekedési összekapcsoltság és az utasok védelmének biztosítása

**Amikor a közlekedési szolgáltatások nyomás alatt állnak, fontos fenntartani a megfelelő közforgalmú személyszállítást a városokban és régiókban, illetve azok között.** Ez különösen nagy kihívást jelenthet a határ menti területek számára, ahol az alapvető szolgáltatások nyújtása a határ menti ingázóktól függhet. A tagállamoknak ezért fontolóra kell venniük a közforgalmú közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó közszolgáltatási szerződések sürgős odaítélését, vagy a meglévő szerződéseknek a nagyközönség utazási igényei tekintetében történő módosítását. A vasúti, közúti és tengeri közlekedésre vonatkozó uniós közforgalmú személyszállítási szabályok bizonyos feltételek mellett már most is rendelkeznek sürgősségi eljárásokról. A légi járatokról szóló rendelet felülvizsgálatának részeként a Bizottság mérlegelni fogja azokat a lehetőségeket, amelyekkel megkönnyíthető, hogy a tagállamok sürgősen közszolgáltatási szerződéseket ítéljenek oda annak érdekében, hogy válsághelyzetben biztosítsák az alapvető összeköttetést.

**A Bizottság a regionális és helyi önkormányzatokat is felkéri a felkészültségük fokozására.** A reziliensebb és szilárdabb városi mobilitás tervezésére vonatkozó iránymutatást<sup>71</sup> követően a Bizottság rámutatott arra, hogy fel kell készülni minden rendkívüli helyzetre, valamint arra, hogy a városi mobilitás fontos szerepet játszik a városi területek általános rezilienciájában. Ennek tükröződnie kell a nyomkövetési intézkedésekben, például a fenntartható városi mobilitási tervekről szóló, 2022-re előírányzott bizottsági ajánlásban, valamint a tagállami és városi szakértőkkel a városi mobilitás rezilienciájának növelését célzó további intézkedésekről folytatott külön megbeszélések során.

**A minimális összeköttetések válságok alatti biztosításának másik módja a közlekedési infrastruktúra és az üzemeltetők sokkhatásokkal szembeni rezilienciájának megerősítése.** Az új TEN-T rendeletre irányuló bizottsági javaslat alapján a tagállamoknak javítaniuk kellene a TEN-T hálózat biztonságát, valamint rezilienciáját az éghajlatváltozással, a környezeti és az ember okozta katasztrófákkal szemben, akár csak az EU közlekedési rendszerét érintő egyéb rendkívüli eseményekkel szemben.

**A Bizottság olyan jogalkotási kezdeményezéseket mérlegel, amelyekkel megvédhetők az utasok a válságok esetén gyakran előforduló likviditási válságoktól vagy a fuvarozók fizetéseképtelenségétől.** A Bizottság egyértelművé fogja tenni és védeni fogja az utasok jogait abban az

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

esetben, ha a válság nyomás alá helyezi őket, és egyértelművé fogja tenni, hogy miként kell megvédeni őket az utasok jogairól szóló jelenlegi uniós szabályok hatálya alá nem tartozó kockázatoktól.

#### 6) A közlekedési információk megosztása

**A legfontosabb szereplők közötti információmegosztás kulcsfontosságú.** A Bizottságnak, a tagállami hatóságoknak (beleértve a nemzeti szint alatti hatóságokat is), az uniós ügynökségeknek, más uniós intézményeknek (köztük a Parlamentnek és a Tanácsnak), a közlekedési vállalatoknak, az utasoknak, a közlekedési dolgozóknak, a vállalkozásoknak, valamint a közlekedési szervezeteknek és szövetségeknek meg kell osztaniuk egymással a naprakész információkat, és hozzáféréssel kell rendelkezniük azokhoz, hogy partnerként részt vehessenek a problémák megoldásában. A nemzetközi szinten (pl. a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet és az Egészségügyi Világszervezet szintjén) folytatott rendszeres megbeszélés és együttműködés szintén fontos a hatékony válságreakálás szempontjából. A mindenféle lehetséges válságra (pl. az internet-ellátás megszakadásától a műholdas kommunikáció elvesztéséig) való felkészülés érdekében a válságforgatókönyvekhez kapcsolódó munka részeként ki kell dolgozni a legmegfelelőbb kommunikációs/ismeretterjesztési csatornára és a kapcsolódó kérdésekre vonatkozó protokollokat. A kulcsfontosságú kommunikációs rendszerek megtámadása esetére a tagállami hatóságokkal együtt alternatív és készenléti rendszereket kell létrehozni az érdekelt felek közötti hatékony kommunikáció biztosítása érdekében. Mérlegelni kell az alternatív kommunikáció és információgyűjtés lehetőségeit a valós idejű információkhoz való hozzáférés biztosítása érdekében, ha a szokásos csatornák nem működnek.

#### *A Galileo Green Lane alkalmazás*

Az Európai Unió Úrprogramügynöksége kifejlesztette a Galileo Green Lane mobilalkalmazást. Ez valós idejű képet ad az EU hatáiról, és figyelemmel kíséri azokat a várakozási idők közlése érdekében. Az alkalmazás segíti a tehergépkocsi-vezetőket és a közlekedési vállalatokat az utazástervezésben és az utazási korlátozások okozta nehézségek kezelésében. A nemzeti hatóságokat is segíti az árutovábbítás hatékonyabb irányításában. A Bizottság és az Európai Unió Úrprogramügynöksége forrásokat biztosít a Galileo Green Lane alkalmazás kifejlesztéséhez. E fejlett alkalmazás továbbfejlesztése folyamatban van, ki fog terjedni a zöld sávokról szóló aktualizált közleményben meghatározott elemekre és földrajzi területre.

#### 7) A közlekedéspolitikai koordináció megerősítése

**A nemzeti közlekedési kapcsolattartó pontok hálózata** továbbra is a közlekedési válsággal kapcsolatos megbeszélések fő fóruma lesz. Ezáltal elkerülhető lesz a párhuzamos döntéshozatal, és lehetővé válik a gyors reagálás és a közlekedés sajátosságainak kezelése egy olyan fórumon, amely egybegyűjti az ágazat szakmai ismereteit. A hálózattal kapcsolatos pozitív tapasztalatok alapján, valamint az érdekelt felek azzal kapcsolatos nézeteivel összhangban, hogy jobban össze kell hangolni a nemzeti intézkedéseket és csökkenteni kell a reagálási időt, a Bizottság azt javasolja, hogy a hálózat szerepét oly módon kell megerősíteni, hogy az szerteágazóbb feladatokat ellátó és bármikor gyors reagálásra kész, állandóbb struktúrává váljon. **A hálózatnak továbbra is rugalmasan és informálisan kell működnie annak érdekében, hogy gyorsan reagáljon az uniós közlekedési rendszerben tartós és súlyos zavarokat okozó válságokra.** A hálózatnak fórumként kell szolgálnia a rendkívüli intézkedések megvitatásához és végrehajtásához, valamint ezen intézkedések megszüntetéséhez. A hálózat elnöki tisztségét a Bizottság tölti be, amely a tagállamok közlekedési minisztériumainak és ügynökségeinek, valamint az uniós közlekedési ügynökségeknek a képviselőit tömöríti. Eseti alapon

más felek, például más uniós ügynökségek és szervek, más tagállami minisztériumok képviselői és a közlekedés érdekelt felei is meghívhatók a megbeszéléseken való részvételre.

**A Bizottság biztosítani fogja az információáramlást a hálózat, az uniós politikai szintű integrált válsághárítási mechanizmus, a Tanács egyéb csoportjai, valamint az uniós és nemzetközi fórumok között.** A hálózat be fog számolni az uniós ügynökségek és nemzetközi partnerek által szervezett válsághelyzetekre való felkészültségi tesztek eredményeiről is. Ezenfelül célzott képzéseket javasolhat és koordinálhat a tesztelési protokollok és a válsághelyzetekre való felkészültség javítása érdekében. A hálózat adott esetben részt fog venni a felkészültségi tesztekben. A Bizottság folytatni fogja a zöldsávós határátkelőhelyeken felmerülő várakozási idő nyomon követését, és arról beszámol a hálózatnak. Ez lehetővé fogja tenni a felmerülő problémákra való gyors reagálást.

## **8) A kiberbiztonság megerősítése**

**A Bizottság fokozni fogja a kiberbiztonsági együttműködést az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségével (a továbbiakban: EASA), az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökséggel (a továbbiakban: EMSA), az Európai Unió Vasúti Ügynökségével (a továbbiakban: ERA), a szabadságon, a biztonságon és a jog érvényesülésén alapuló térség nagy méretű IT-rendszereinek üzemeltetési igazgatását végző európai uniós ügynökséggel és az ENISA-val.** A légi közlekedésre és a tengerhajózásra vonatkozó jelenlegi uniós jogszabályok arra kötelezik a hatóságokat és az érdekelt feleket, hogy végezzenek kockázatértékeléseket, azonosítsák a kritikus adatokat és rendszereket, és megfelelő intézkedéseket vezessenek be a fennmaradó kockázatok kezelésére. Ezeket az intézkedéseket a kibertudatosság, a kiberreziliencia, a képzés és az információmegosztás javítása érdekében tovább kell fejleszteni. A 3. intézkedéssel összhangban a közlekedésre vonatkozó uniós jogszabályok jövőbeli felülvizsgálata során figyelembe kell venni és szükség esetén kezelni kell a kibertámadások kockázatait.

**A Bizottság javaslatot tett a kritikus infrastruktúra védelmét célzó átfogó jogalkotási keretre, amely foglalkozik a közlekedési ágazat rezilienciájával is.** A kritikus fontosságú szervezetek rezilienciájáról szóló irányelv felülvizsgálatára irányuló javaslat<sup>72</sup> előírja, hogy a tagállamok által a belső piacon alapvető szolgáltatásokat nyújtóként azonosított kritikus fontosságú szervezeteknek kockázatértékeléseket kell végezniük, és rezilienciát javító intézkedéseket kell hozniuk annak érdekében, hogy reziliensebbé váljanak valamennyi releváns, ember okozta és természeti, nem kiberjellegű kockázattal szemben. A végleges szöveg elfogadását követően a Bizottság az irányelv időben történő végrehajtására fog törekedni, valamint támogatást nyújt a tagállamoknak és a kritikus fontosságú szervezeteknek, többek között a kockázatok uniós szintű áttekintése, a bevált módszerek megosztása, a tesztek, valamint a tagállamokkal való együttműködés elősegítése tekintetében. A hálózati és információs rendszerek biztonságáról szóló irányelv felülvizsgálatára irányuló párhuzamos javaslatában<sup>73</sup> a Bizottság a reziliencia és a felkészültség oly módon történő megerősítését célzó javaslatot fogad el, hogy a szervezetek – köztük a közlekedési ágazaton belüli szervezetek – számára üzletmenet-folytonossági és válságkezelési intézkedések bevezetését írja elő.

**A Bizottság és az uniós ügynökségek továbbra is támogatni fogják olyan kiberbiztonsági protokollok kidolgozását, amelyek biztonsági esemény felmerülése esetén biztosítják az üzletmenet folytonosságát.** Az ENISA a vasúti ágazatban<sup>74</sup> és a kikötőkben<sup>75</sup> felmerülő

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/>

kiberbiztonsági kockázatok kezelésére vonatkozó iránymutatásokat adott ki. Az EASA a polgári repülés biztonságának garantálását célzó jogszabályokon dolgozik. Az EMSA együttműködik a tagállamokkal és a tengerhasznosítási ágazattal a lehetséges kiberbiztonsági hiányosságok, valamint a kezelésüket célzó lépések azonosítása érdekében. Ez a munka alapul szolgál majd a Bizottsággal folytatott további munkához, például a hajókra vonatkozó kiberbiztonsági intézkedésekhez.

**A Bizottság nemzetközi partnerekkel is együtt fog működni.** Az OECD 2021-ben a nemzetközi utazás megkönnyítését célzó iránymutatást fogadott el, amelyet az uniós digitális Covid-igazolvány és más uniós iránymutatások<sup>76</sup> inspiráltak. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (a továbbiakban: ICAO) a megelőző kiberbiztonsági intézkedésekre vonatkozó előírásokat fogadott el, amelyeket 2019-ben átültettek a légiközlekedés-védelmi uniós jogba<sup>77</sup>. Ezen túlmenően az ICAO A40-12/1. sz. határozata többek között a polgári repülési műveleteket és a kritikus rendszereket érintő kiberbiztonsági fenyegetéseknek és kockázatoknak, valamint azok következményeinek azonosítására szólította fel az országokat és az ágazatot. A Bizottság és a tagállamok aktívan részt vesznek az ICAO több, folyamatban lévő kiberbiztonsági tevékenységében is, köztük az ICAO kiberbiztonsági cselekvési tervének<sup>78</sup> végrehajtásában. A Bizottság továbbra is szorosan együtt fog működni az Eurocontrolal a kiberbiztonság és a kiberreziliencia harmonizált megközelítésének előmozdítása érdekében, mégpedig oly módon, hogy felhívja az érdekelt felek figyelmét és együttműködik azokkal a kiberfenyegetések elleni védelem fejlesztése érdekében. A Bizottság ugyanígy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben (a továbbiakban: IMO) is folytatja a nemzetközi tengeri kiberbiztonság támogatását. Az IMO különösen azt ajánlja, hogy a hajózási társaságok a biztonságirányítási rendszereikben megfelelően kezeljék a kiberkockázatokat, és az ágazati szövetségek ennek alapján dolgozzanak ki iránymutatásokat.

## **9) Közlekedési vészhelyzeti teszt**

**A Bizottság az érintett ügynökségekkel vagy más szereplőkkel együttműködésben és a meglévő folyamatokra építve vészhelyzeti tesztek végzését javasolja a válsághelyzetekre való felkészültség értékelése céljából e tervvel összhangban.**

**Ezek a tesztek a Bizottság általános válságkezelési rendszerébe illeszkednének, és lehetőség szerint a meglévő uniós gyakorlatok részeként kerülnek majd elvégzésre a lehető legjobb eredmények érdekében.** A 2022-ben esedékes párhuzamos és koordinált gyakorlatnak például közlekedési komponense is lesz. Ezek a tesztek olyan lehetséges helyzeteken alapulnának, amelyek hatással lehetnek az uniós közlekedési rendszerre, legyen az világméretű járvány, természeti katasztrófa, terrortámadás, energiahány, nagyszabású kibertámadás (beleértve a zsarolóvírusokat is) vagy súlyos távközlési üzemszünet. A körülményektől függően erőfeszítéseket kell tenni azon szereplők bevonására, amelyek a lehető legnagyobb mértékben hozzájárulhatnak a tesztekhez, például az ENISA, az EMSA, az EASA, az EUROCONTROL hálózatkezelője és az ERA. Az Eurocontrol hálózatkezelője által irányított Európai Légiközlekedési Válságkoordinációs Egység fontos szerepet játszhat a légiközlekedési ágazat olyan kihívásainak kezelésében, mint az egészségügyi, a határátlépési és az utazási korlátozások.

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

<sup>77</sup> A Bizottság (EU) 2019/1583 végrehajtási rendelete (2019. szeptember 25.) a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról szóló (EU) 2015/1998 végrehajtási rendeletnek a kiberbiztonsági intézkedések tekintetében történő módosításáról, C(2019) 6825 (HL L 246., 2019.9.26., 15. o.).

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

**A vészhelyzeti tesztek tanulságai segíthetnek a közlekedési ágazatnak és a hatóságoknak saját üzletmenet-folytonossági terveik kidolgozásában.** Megfontolhatják készenléti rendszerek és redundáns megoldások (pl. alternatív útvonalak, diverzifikált ellátás, alternatív üzemanyagok, tartalék adatbázisok, folyamatos konnektivitás, valamint egyéb technológiai rendszerek és infrastruktúrák) alkalmazását a különböző válságokra való reagálás érdekében. A tagállamoknak folytatniuk kell a területükön a közlekedési infrastruktúra (többek között a kikötők és a repülőterek) rezilienciájának és rendelkezésre állásának megerősítését, és biztosítaniuk kell a kiegészítő szolgáltatások (például a töltőállomásokhoz való hozzáférés, a megfelelő szintű higiéniai, étkeztetési és szálláshelyszolgáltatások) rendelkezésre állását. A vészhelyzeti tesztek eredményeit (a közlekedésben érdekelt felekkel és a tagállamokkal együttműködésben) képzéshez és a figyelemfelkeltéshez is fel kell használni. A nemzeti közlekedési kapcsolattartó pontok hálózata meg fogja vitatni a tesztek tanulságait, és adott esetben kifejezetten a felkészültséget javító képzéseket javasol.

#### 10) Együttműködés a nemzetközi partnerekkel

**Az uniós közlekedési rendszert érintő bármely válságnak globális dimenziója is lehet.** A nyilvános konzultáció során kapott visszajelzésekből<sup>79</sup> az derül ki, hogy meg kell erősíteni a nemzetközi koordinációs mechanizmusokat, mivel a Covid19-világjárvány hiányosságokat tárt fel a globális válaszlépések összehangolására való képesség terén. Ezért a Global Gateway kezdeményezéssel összhangban rendszeresen meg kell vitatni a válsághelyzetekre való felkészültség fokozását az EU legfontosabb nemzetközi partnereivel, különösen a konnektivitás terén szorosabb kapcsolatokkal rendelkező partnerekkel, valamint a konkrét válsághelyzeti tapasztalatokkal rendelkező partnerekkel. A Covid19-világjárvány és Oroszország ukrajnai inváziója rávilágított arra, hogy a zöld sávok EU-n kívüli hatékony működése érdekében fontos a Nyugat-Balkánnal – a Közlekedési Közösség közreműködésével – folytatott együttműködés, valamint rávilágított **a TEN-T hálózat kiterjesztésének** fontosságára is. Hasonlóképpen, a közelmúltbeli válságok rámutattak arra is, hogy különös figyelmet kell fordítani Közép-Ázsiára, valamint a távoli területekre és a tengerentúli területekre, tekintettel azok sajátos közlekedési igényeire. A Bizottság és az EKSZ továbbra is elő fogja mozdítani a válsághelyzetekre való felkészültséget valamennyi érintett nemzetközi fórumon és szervezetben, például az ICAO-n és az IMO-n belül. Ezen túlmenően a Schengeni határellenőrzési kódexnek a nem alapvetően szükséges utazásokra vonatkozó korlátozások elfogadására irányuló eljárás egyszerűsítése érdekében tervezett módosítása szintén rávilágít a nem uniós országokkal való jó együttműködés szükségességére. A hibrid fenyegetések – a 2016. és 2018. évi varsói és brüsszeli együttes nyilatkozatok alapján – már most is az EU és a NATO együttműködésének középpontjában állnak<sup>80</sup>.

#### 4. KÖVETKEZTETÉSEK

**Oroszország Ukrajna elleni agressziója súlyosan érinti az EU közlekedési rendszerét.** Az emelkedő olaj- és gázárak, az ellátási láncok megszakadása, a légtér és a piacok lezárása, valamint a szállítási ágazatban dolgozó munkavállalók esetleges hiánya tovább fokozhatja a Covid19-világjárvány okozta jelenlegi kihívásokat. A konfliktus azonban rámutat, hogy az EU sokat tanult a Covid19-válságból és már gyorsan reagált a háborúra. A konfliktus ismét rávilágított arra is, hogy csökkenteni kell az EU importált fosszilis tüzelőanyagoktól való függőségét.

79 [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-A-kozlekedesre-vonatkozovo-veszhelyzeti-terv\\_hu](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-A-kozlekedesre-vonatkozovo-veszhelyzeti-terv_hu)

80 Hatodik eredményjelentés az Európai Unió Tanácsa és az Észak-atlanti Tanács által 2016. december 6-án, 2017. december 5-én, 2021. június 3-án jóváhagyott közös javaslatok végrehajtása terén elért eredményekről.

**A kockázati környezet változik, és ez szükségessé teszi az e közleményben vázolt átfogó eszköztárat. A felkészültség szintje fokozható és fokozandó.** Bár a megelőzésre és a felkészültségre irányuló kezdeményezések lehetővé teszik, hogy alkalmazkodjunk az éghajlatváltozáshoz és kezeljük a változó kockázatokat, ezeket a kezdeményezéseket folyamatosan ki kell igazítani és felül kell vizsgálni. A megalapozott döntéshozatal lehetővé tétele érdekében tovább kell fejleszteni és meg kell erősíteni az intézkedést lehetővé tevő információk korai előrejelző rendszereit, és biztosítani kell, hogy a korai tájékoztatás/tudatosság elősegítse a korai fellépést. Nincs kulcsrakész megoldás a jövőben felmerülő, kiszámíthatatlan válságok kezelésére. A legjobb megoldás a sebezhetőségekkel és kockázatokkal kapcsolatos ismeretek bővítése, illetve e kockázatok mérséklése. Ezáltal az EU képessé válik arra, hogy gyors, összehangolt és együttműködő módon, uniós, nemzeti és helyi intézkedések ötvözésével reagáljon.

**Alapvető fontosságú, hogy a tagállamok alkalmazzák a vészhelyzeti elveket, és teljes mértékben kihasználják a Bizottság vészhelyzeti eszköztárat, a különböző eszközöket hozzáigazítva a konkrét kezelendő problémákhoz.** A válsághelyzetekre való reagálásra való felkészültség kialakítása érdekében a Bizottság az uniós ügynökségekkel együttműködésben – a nemzeti közlekedési kapcsolattartó pontok hálózatának koordinálása, valamint a nemzetközi partnerekkel és érdekelt felekkel folytatott rendszeres megbeszélések révén – tevékenyen fogja irányítani ezt a folyamatot.

**A Bizottság támogatni fogja a tagállamokat a válsághelyzetekre való felkészültségük javítása érdekében.** A tagállamoknak – a Covid19-válság és az ukrajnai válság tapasztalatai, valamint a különböző vészhelyzeti tesztek alapján – fokozniuk kell az érdekelt felekkel folytatott együttműködést és párbeszédet a közlekedési ágazatot érintő válságokra való felkészültségük és reagálásuk fokozása érdekében. A Bizottság ezt a folyamatot azáltal is támogatni fogja, hogy rendszeres válságszimulációs teszteket szervez az uniós ügynökségekkel, és megosztja a levont tanulságokat.

**A Bizottság felkéri a Parlamentet és a Tanácsot arra, hogy teljes elkötelezettséggel vegyenek részt az uniós közlekedési ágazat korszerűsítését és rezilienciájának megerősítését célzó jogalkotási munkában.** A TEN-T-hálózatra, az intelligens közlekedési rendszerekre, az egységes európai égboltra, a „RefuelEU” légiközlekedési kezdeményezésre, a „FuelEU” tengerészeti kezdeményezésre, valamint az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendeletre irányuló, függőben lévő javaslatokkal kapcsolatos munka lezárása elengedhetetlen az uniós közlekedés hosszú távú rezilienciájának kialakításához. Az új városi mobilitási kerettel összhangban az uniós regionális és helyi önkormányzatoknak is együtt kell működniük az Európai Bizottsággal a városi mobilitás javítása érdekében.