



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2022 m. gegužės 25 d.
(OR. en)

9490/22

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

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo: Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo
direktorė Martine DEPREZ

kam: Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe
TRANHOLMUI-MIKKELSENIUI

Komisijos dok. Nr.: COM(2022) 211 final

Dalykas: KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI,
EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR
REGIONŲ KOMITETUI. Transporto sektoriui skirtas nenumatytų atvejų
planas

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2022) 211 final.

Priedama: COM(2022) 211 final



Briuselis, 2022 05 23
COM(2022) 211 final

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

Transporto sektoriui skirtas nenumatytų atvejų planas

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ KOMITETUI

Transporto sektoriui skirtas nenumatyto atveju planas

1 ĮVADAS

Per pastaruosius dvejus metus ES transporto sektorius labai nukentėjo nuo dviejų didelių krizių – COVID-19 pandemijos ir Rusijos karinės agresijos prieš Ukrainą. COVID-19 pandemija labai paveikė visuomenę, taip pat ir transporto sektorių¹. Siekiant suvaldyti protrūki, imtasi įvairių priemonių, kuriomis ribojamos tarptautinės ir vidaus kelionės, pavyzdžiui, nurodoma laikytis fizinio atstumo ir likti namuose, nutraukiamas viešojo transporto paslaugų teikimas, stengiamasi atsekti sąlytį turėjusius asmenis ir įvedamas karantinas, taip pat uždaromos sienos. Nepakankamas nacionalinių priemonių koordinavimas dar labiau paveikė transporto sektorių, nes trukdė vykdyti tarpvalstybines transporto operacijas², o tai daugeliu atvejų sustiprino pradinio sukrėtimo poveikį žmonėms ir ekonomikai³.

Visas Rusijos karinės agresijos prieš Ukrainą poveikis dar nepasireiškė. Nuo invazijos pradžios valstybių narių valdžios institucijos ir ES transporto bendrovės, ypač su Ukraina besiribojančiose šalyse, teikė precedento neturinčio masto humanitarinę pagalbą. Dėl karo ir sankcijų taip pat kilo daug iššūkių ES transportui: sunkvežimių vairuotojai neteko galimybių išvykti iš konflikto zonos, uždaryta Rusijos oro erdvė, naikinama Ukrainos transporto infrastruktūra, trūkinėja tiekimo grandinės ir atsirado spaudimas kilti naftos kainoms.

Šie du įvykiai nėra pirmieji, gerokai sutrikdę ES transporto sistemą. Islandijos ugnikalnio Ejařadlajokudlio išsiveržimas 2010 m. kovo 14 d. ir Raštato tunelio griūtis 2017 m. rugpjūčio 12 d. taip pat turėjo sisteminių poveikį ir keleivių, ir krovinių vežimo sektoriui.

Šiame komunikate pristatomame transporto sektoriui skirtame nenumatyto atveju plane pateikiamas priemonių rinkinys bet kurios rūšies transporto krizei⁴ įveikti. Juo reaguojama į Tarybos raginimą⁵ Komisijai parengti pandemijos ir kitų didelių krizių atveju Europos krovinių transporto sektoriui taikytiną nenumatyto atveju planą. Be to, Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje⁶ numatyta, kad Komisija parengs ištikus krizei taikytiną nenumatyto atveju planą, kad būtų užtikrintas veiklos tęstinumas ir koordinuojamas reagavimas transporto sektoriuje. Planas parengtas remiantis per

1 2020 m. Europos oro eismas siekė 45 proc. 2019 m. lygio, o keleivių skaičius sumažėjo daugiau kaip 70 proc. (Eurokontrolė). Kai kuriais 2020 m. mėnesiais ES uostuose keleivių įlaipinta ir išlaipinta beveik perpus (45 proc.) mažiau nei 2019 m. Geležinkeliais taip pat keliavo 42 proc. mažiau keleivių (Eurostatas). Bendra apyvarta transporto paslaugų sektoriuje 2019–2020 m. sumažėjo 13 proc.

2 Priemonių duomenų bazė pateikiama čia: <https://covid-statistics.jrc.ec.europa.eu/RMeasures>.

3 COVID-19 poveikis vidaus rinkai, IPOL_STU(2021)658219_EN.

4 Galimų krizių pavyzdžiai – gaivalinės nelaimės, pandemijos, teroristiniai išpuoliai, kibernetiniai išpuoliai, išpirkos reikalavimo programinės įrangos panaudojimas, kariniai konfliktai, tiltų ar tunelių griūtys ar kiti infrastruktūros gedimai ir elektros energijos tiekimo nutraukimas.

5 Tarybos išvados ST 12391/20.

6 COM(2020) 789 final.

COVID-19 pandemiją sukaupia patirtimi ir įgyvendintomis iniciatyvomis, pavyzdžiui, Komunikatu dėl žaliųjų koridorių⁷, gairėmis dėl jūrinių⁸ ir su COVID-19 susijusiais „Omnibus“ teisės aktais, kuriais nustatytos transportui skirtos laikinosios priemonės⁹. Planas yra vienas iš Darnaus ir išmanaus judumo strategijos 8 pavyzdinės iniciatyvos „Bendrosios rinkos stiprinimas“ (58 veiksmo) rezultatai. Juo papildomas 56 veiksmas siekiant įvertinti COVID-19 pandemijos poveikį susisiekimui ir konkurencijai bendrojoje rinkoje. Jame susitelkta į transporto sektorių, o platesnius klausimus, susijusius su laisvu prekių, paslaugų ir asmenų judėjimu ES bendrojoje rinkoje ir produktų bei paslaugų prieinamumu, Komisija spręs būsima bendrosios rinkos veikimo užtikrinimo ekstremaliosiose situacijose priemone¹⁰.

Daugelis šiame plane siūlomų priemonių ir principų jau pasirodė esantys naudingi sprendžiant dėl Rusijos karinės agresijos prieš Ukrainą kilusias problemas. Nors toliau pateikiamos tam tikros preliminarios išvados, reikia nuolat iš naujo įvertinti kylančius iššūkius. Todėl kitame skyriuje daugiausia dėmesio skiriama ES reagavimui į COVID-19 pandemiją. Paskesniame į ateitį orientuotame skyriuje dėl pasirengimo krizėms nustatomi reagavimo į situacijas, susijusias su transportu, principai ir išvardijamos priemonės.

2 PARAMA TRANSPORTO SEKTORIUI KRIZĖS METU

ES sparčiai ėmėsi spręsti dėl COVID-19 kilusias problemas ir atkurti susisiekimą. Reaguojant visų pirma buvo siekiama užtikrinti nepertraukiamą prekių srautą ir transporto paslaugų teikimą neveluojant. Tačiau COVID-19 pandemija taip pat parodė, kad dėl ES ir valstybių narių atsakomybės už svarbius klausimus, pavyzdžiui, sveikatos priežiūrą ir sienų kontrolę, pasidalijimo gali kilti sunkumų užtikrinant greitą ir koordinuotą politinį atsaką.

2.1. Koordinavimas, stebėseną ir informacijos teikimas

Koordinavimą transporto sektoriuje pagerino Nacionalinių transporto kontaktinių centrų tinklas. Jis buvo įsteigtas pagal Žaliųjų koridorių komunikatą specifiniams transporto klausimams spręsti ir yra koordinuojamas Komisijos. Tinklas padarė esminį poveikį valdant krizę ir papildė ES integruotą politinio atsako į krizes mechanizmą (IPCR), kuris buvo aktyvuotas pačioje krizės pradžioje 2020 m. sausio mėn.

Vis dėlto teikti informaciją tikroju laiku buvo sudėtinga. Nuolat kintant pandemijos situacijai, reikalavimams ir taisyklėms turėti naujausią informaciją buvo ypač svarbu. Interneto svetainėje ir mobiliojoje programėlėje „Re-open EU“¹¹ buvo teikiama informacija žmonėms ir įmonėms visoje ES. Svarbus informacijos kanalas buvo ir Komisijos portalas „Jūsų Europa“¹², 2021 m. liepos mėn. sulaukęs 9,9 mln. lankytojų. Šios priemonės atliko reikšmingą vaidmenį vėl užtikrinant saugias keliones ir turizmą. Tačiau dažnai keičiant taisykles ir nepakankamai sklandžiai perduodant informaciją tarp nacionalinių valdžios institucijų ir Komisijos, informacija apie tam tikras taisykles kartais būdavo

7 C(2020) 1897.

8 C(2020) 3100.

9 2020 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/698, kuriuo atsižvelgiant į COVID-19 protrūkį nustatomos konkrečios laikinosios priemonės dėl tam tikrų pažymėjimų, licencijų bei leidimų atnaujinimo arba pratęsimo ir tam tikrų periodinių patikrinimų ir kvalifikacijos kėlimo kursų atidėjimo tam tikrose transporto teisės aktais reglamentuojamose srityse (OL L 165, 2020 5 27, p. 10–24).

10 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13181-Bendroji-rinka-Nauja-ES-priemone-kuria-siekiami-uztikrinti-bendrosios-rinkos-veikima-ekstremaliuju-situaciju-atveju_lt

11 „Re-open EU“ teikiama su COVID-19 susijusi informacija apie kelionių ir sveikatos sričių priemones ES ir Šengeno erdvės šalyse (Islandijoje, Lichtenšteine, Norvegijoje ir Šveicarijoje). Informacija dažnai atnaujinama ir teikiama 24 kalbomis.

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

teikiama pasenusi¹³. Interneto svetainė buvo naudinga keleiviams, tačiau joje nenurodomos transporto darbuotojams taikomos taisyklės.

Rusijos agresija prieš Ukrainą: koordinavimas, stebėseną ir dalijimasis informacija

Per pirmąsias dienas po Rusijos karinės agresijos prieš Ukrainą pradžios vėl ėmė dirbti Nacionalinių transporto kontaktinių centrų tinklas. Jis tapo valstybių narių, Komisijos, kitų ES įstaigų, o kartais ir Ukrainos atstovų forumu. Tinkle aptarti ir koordinuoti veiksmai, kuriais siekta sukurti naujus transporto maršrutus ir tiekimo grandines ir išlaikyti esamus maršrutus ir tiekimo grandines į Ukrainą ir iš jos.

2.2. Krovininio transporto suvaržymų panaikinimas

Žaliųjų koridorių sistema¹⁴ užtikrino, kad ES eismas ir toliau vyktų, ir sudarė sąlygas transporto darbuotojams kirsti sienas nediskriminacinėmis sąlygomis. Komisija paragino valstybes nares nustatyti, kad TEN-T tinklo vidaus sienos būtų kertamos žaliaisiais koridoriais, kuriems taikomos tam tikros taisyklės. Tokiais žaliaisiais koridoriais kertant sausumos vidaus sienas turėtų būti užtrunkama trumpiau nei 15 minučių, o taip kirsti sieną turėtų būti leidžiama visoms kroviniams transporto priemonėms, vežančioms bet kurios rūšies prekes.

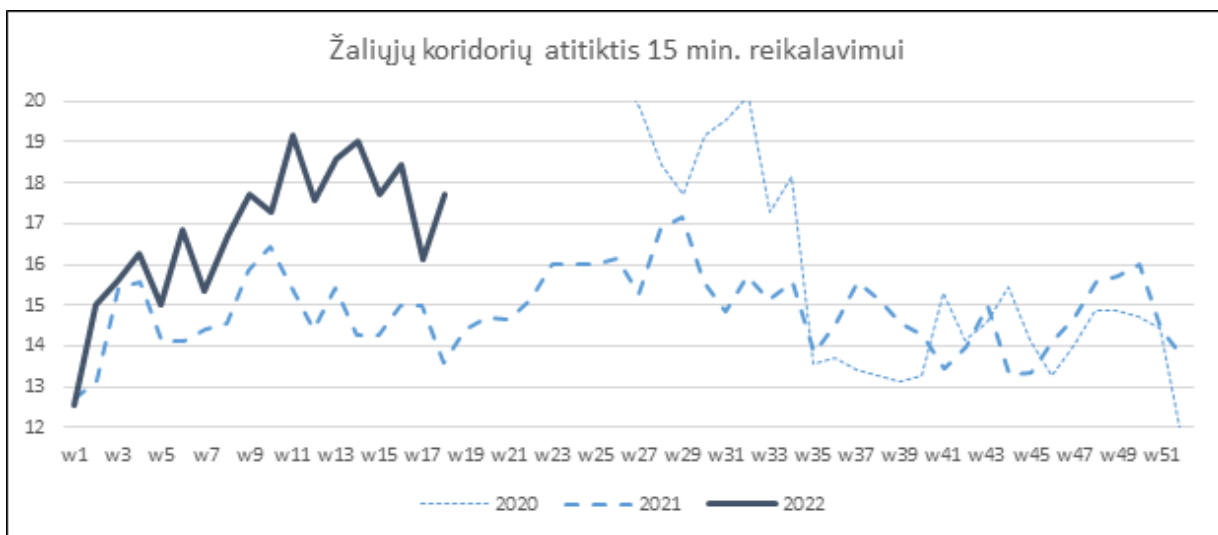
Kaip plačiu mastu pripažįsta suinteresuotieji subjektai¹⁵, žalieji koridoriai turėjo tiesioginį poveikį užtikrinant nepertraukiamą transporto paslaugų teikimą ir mažinant tiekimo grandinių sutrikimų. Todėl transporto bendrovės patyrė mažesnę dėl COVID-19 įvestų apribojimų ekonominį poveikį ir buvo palaikomas ES ekonomikos atsigavimas. Nustačius taisykles dėl sanitarijos ir poilsio patalpų, tie koridoriai taip pat padėjo užtikrinti transporto darbuotojų sveikatą ir saugą. Priemonė buvo sėkminga: ES kosmoso programos agentūros parengtos kasdienės stebėsenos duomenimis, vidutinis laukimo laikas Šengeno vidaus sienų perėjimo punktuose ir toliau buvo trumpesnis nei nustatyta 15 minučių riba¹⁶.

13 Europos Audito Rūmų atliktas „Re-open EU“ vertinimas, Specialioji ataskaita 15/2021 „Oro transporto keleivių teisės COVID-19 pandemijos metu: nepaisant Komisijos pastangų, pagrindinės teisės nėra apsaugomos“.

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

15 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Transporto-sektoriui-skirtas-nenumatytu-atveju-planas_lt

16 Nuo 2020 m. birželio 3 d. (kai pradėta stebėseną) iki 2021 m. rugsėjo 30 d. visuose TEN-T tinklo ES sienos perėjimo punktuose dienos vidutinis sienos kirtimo laikas buvo 15,5 minutės, o standartinis nuokrypis 2,8 minutės. 2021 m. tie patys rodikliai buvo atitinkamai 15,1 ir 2 minutės.



1 lentelė. Vidutinis sienos kirtimo laikas minutėmis (visuose ES sienos perėjimo punktuose) ir jo linijinė tendencija 2020 m. birželio mėn. – 2022 m. gegužės mėn. (kas savaitę).

Be to, ES ėmėsi konkrečių priemonių siekdama užtikrinti, kad būtų galima iš dalies pakeisti teisės aktus arba juos aiškinti taip, kad per krizę būtų išlaikytos susisiekimas. Kai kurios transporto bendrovės negalėjo užbaigti būtinų procedūrų, kad atitiktų ES taisykles dėl sertifikatų (pvz., saugos sertifikatų), pažymėjimų (pvz., vairuotojo pažymėjimų) ar leidimų atnaujinimo arba pratęsimo. Dėl izoliavimo priemonių valstybės narės negalėjo užtikrinti, kad atitinkami testai, mokymai ar patikros, kurių reikalaujama pagal ES transporto taisykles, būtų atlikti iki taikomų terminų. Priėmusi Reglamentą (ES) 2020/698¹⁷ („Omnibus I“) ir Reglamentą (ES) 2021/267¹⁸ („Omnibus II“), ES pratęsė atitinkamuose ES transporto teisės aktuose nustatytus mokymų, patikrinimų, taip pat sertifikatų, pažymėjimų ir leidimų išdavimo laikotarpius. Šias priemones, kurias taikant atidžiai atsižvelgta į transporto saugą, labai palankiai įvertino suinteresuotieji subjektai¹⁹, taip pat jomis užtikrinta, kad transporto bendrovės ir susiję asmenys galėtų tęsti veiklą.

2.3. Keleiviams ir transporto darbuotojams taikomų su kelionėmis susijusių priemonių koordinavimas

Nuo pandemijos pradžios Komisija skatino laikytis suderinto požiūrio į ES taikomus laisvo judėjimo apribojimus, kuriuos teko įvesti dėl pandemijos. Siekiant išvengti transporto sutrikdymo, Tarybos rekomendacijoje 2020/1475²⁰ ir paskesnėse peržiūretose jos redakcijose patvirtinta, jog iš principo nereikalautina, kad transporto darbuotojai testuotųsi arba karantinuotųsi, o jeigu reikia atlikti

17 2020 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/698, kuriuo atsižvelgiant į COVID-19 protrūkį nustatomos konkrečios laikinosios priemonės dėl tam tikrų pažymėjimų, licencijų bei leidimų atnaujinimo arba pratęsimo ir tam tikrų periodinių patikrinimų ir kvalifikacijos kėlimo kursų atidėjimo tam tikrose transporto teisės aktais reglamentuojamose srityse (OL L 165, 2020 5 27, p. 10).

18 2021 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/267, kuriuo, atsižvelgiant į tebesitęsiančią COVID-19 krizę, nustatomos konkrečios laikinosios priemonės dėl tam tikrų pažymėjimų, licencijų bei leidimų atnaujinimo arba pratęsimo, tam tikrų periodinių patikrinimų ir kvalifikacijos kėlimo kursų atidėjimo tam tikrose transporto teisės aktais reglamentuojamose srityse ir tam tikrų Reglamente (ES) 2020/698 nurodytų laikotarpių pratęsimo (OL L 60, 2021 2 22, p. 1).

19 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Transporto-sektoriui-skirtas-nenumatytu-atveju-planas_lt

20 2020 m. spalio 13 d. Tarybos rekomendacija dėl suderinto požiūrio į laisvo judėjimo apribojimą reaguojant į COVID-19 pandemiją (OL L 337, 2020 10 14, p. 3).

testą, galima naudoti greituosius antigenų testus. Tarybos rekomendacijoje 2022/107²¹, kuria pakeista pirmiau nurodyta rekomendacija, nustatyta, kad iš transporto darbuotojų neturėtų būti reikalaujama turėti ES skaitmeninį COVID pažymėjimą.

Reaguodama į Ukrainos krizę, Komisija savo Komunikate dėl išorės sienų valdymo gairių, kuriomis siekiama supaprastinti ES ir Ukrainos sienos kirtimą²², patvirtino, kad transporto darbuotojai yra labai svarbūs tiekimo grandinėms. Komisija taip pat pasiūlė supaprastinti Ukrainoje dirbantiems transporto darbuotojams taikomas sienos kirtimo procedūras.

ES skaitmeninis COVID pažymėjimas ir ES skaitmeninė keleivio buvimo vietos anketa

Saugus ir sąveikus ES skaitmeninis COVID pažymėjimas²³ ir kiti sveikatos protokolai, kuriuos kartu su atitinkamomis transporto agentūromis parengė Komisija ir Europos ligų prevencijos ir kontrolės centras, buvo naudingi atnaujinant, kai tai įmanoma, saugias keliones ES. Kelionių ir turizmo asociacijos iš esmės palankiai įvertino ES skaitmeninį COVID pažymėjimą ir pastangas ES lygmeniu nustatyti suderintą požiūrį į keliones, nes tai svarbi priemonė, kuri, užtikrindama būtiną nuspėjamumą, piliečiams sudaro sąlygas ir suteikia paskatų keliauti. Siekdama užtikrinti, kad piliečiai neprarastų šio veiksmingo ir privatumą saugančio būdo įrodyti savo COVID-19 statusą, jeigu tam tikri visuomenės sveikata grindžiami laisvo judėjimo apribojimai vis dar būtų taikomi ir po 2022 m. birželio 30 d., Komisija pasiūlė ES skaitmeninio COVID pažymėjimo teisinio pagrindo galiojimą pratęsti iki 2023 m. birželio 30 d.

Tačiau kelios valstybės narės nekoordinuodamos veiksmų įvedė keleivių buvimo vietos anketas ir kitas deklaracijas (pvz., sveikatos deklaracijas, atvykimo į teritoriją deklaracijas). Jos yra skirtingo formato, o kai kurios – tik popierinės. Dėl to keliautojams atsirado nereikalingų nepatogumų ir painiavos, kurių būtų buvę galima išvengti tinkamai koordinuojant veiksmus.

Per COVID-19 pandemiją dėl bendrų ES ir valstybių narių pastangų 650 000 ES piliečių galėjo saugiai grįžti namo. Daugiau kaip 100 000 žmonių, iš jų 90 060 ES piliečių, buvo repatrijuoti taikant ES civilinės saugos mechanizmą. COVID-19 pandemija taip pat labai paveikė transporto darbuotojus. Šie priešakinėse linijose su krize kovojantys darbuotojai judėdami po ES dėl apribojimų susidūrė su nepatogumais: be kita ko, jiems tekdavo ilgiau laukti prie sienos, taip pat jie turėjo ribotas galimybes naudotis apgyvendinimo ir poilsio patalpomis. Ypač nukentėjo jūrininkai: dėl apribojimų ir ribotų susisiekimo galimybių jie kelis mėnesius negalėdavo grįžti namo. Komisija valstybėms narėms pateikė gaires dėl keliavimo ES²⁴, kuriose buvo pabrėžta būtinybė užtikrinti saugius tranzito koridorius. Komisija taip pat palaikė jūrininkus rekomenduodama taikyti tam tikrą sveikatos priežiūros, repatriacijos ir kelionių tvarką²⁵. Ji paragino valstybes nares sukurti saugių uostų tinklą, kuriame įgulos

21 2022 m. sausio 25 d. Tarybos rekomendacija (ES) 2022/107 dėl suderinto požiūrio, kuriuo siekiama sudaryti palankesnes sąlygas saugiai ir laisvai judėti COVID-19 pandemijos metu, kuria pakeičiama Rekomendacija (ES) 2020/1475 (pateikiama čia: <http://data.europa.eu/eli/reco/2022/107/oj>).

22 C(2022) 1404 *final*.

23 Europos Parlamentas ir Taryba priėmė Reglamentą (ES) 2021/953 dėl sąveikiųjų COVID-19 skiepėjimo, tyrimo ir persirgimo pažymėjimų (ES skaitmeninio COVID pažymėjimo) išdavimo, tikrinimo ir pripažinimo sistemos, kuria siekiama sudaryti palankesnes sąlygas asmenims laisvai judėti COVID-19 pandemijos metu.

24 C(2020) 1897 *final*.

25 C(2020) 119/01.

galėtų keistis be apribojimų. Komisija taip pat sušvelnino vizų reikalavimus ir nustatė karantino išimtis, be kita ko, ES nepriklausančių šalių jūrininkams.

COVID-19 ir keleivių teisės

Komisija anksti pateikė gaires dėl ES keleivių teisių srities teisės aktų, susijusių su COVID-19, taikymo²⁶. Ji paskelbė Rekomendaciją dėl čekių, kurie keleiviams ir keliautojams siūlomi kaip alternatyvi kompensacija už atšauktas kelionių ir transporto paslaugas. Ji taip pat nurodė, kaip valstybės narės galėtų remti transporto bendrovių finansinį likvidumą²⁷. 2020 m. gruodžio mėn. Komisija įspėjo Bendradarbiavimo vartotojų apsaugos srityje tinklą apie kelių oro transporto bendrovių taikomą atšaukimo ir kompensavimo politiką. Tai paskatino Komisijos, nacionalinių vartotojų apsaugos institucijų ir 16 didžiųjų oro transporto bendrovių diskusijas. Dėl to šios oro transporto bendrovės įsipareigojo teikti tikslesnę informaciją ir keleiviams laiku sumokėti kompensacijas už atšauktus skrydžius²⁸.

Komisija paprašė valstybių narių teikiant informaciją apie ES keleivių teisių srities teisės aktų taikymą, stebėseną ir vykdymo užtikrinimą per COVID-19 krizę naudotis platforma „EU Pilot“. Ypatingas dėmesys skiriamas transporto bendrovėms ir tam, ar jos suteikia keleiviams galimybę pasirinkti kompensaciją arba čekius. Komisija pradėjo pažeidimo nagrinėjimo procedūras prieš valstybes nares, nustačiusias taisyklių, kuriomis pažeidžiami ES keleivių teisių srities teisės aktai. Todėl tokios teisės aktams prieštaraujančios nacionalinės taisyklės buvo panaikintos.

2.4. Susisiekimo išlaikymas

Iš dalies pakeisdama tam tikrus teisės aktus ES taip pat sušvelnino transporto bendrovėms taikomą reglamentavimą. Jeigu oro vežėjas 12 mėnesių nebegali vykdyti savo finansinių įsipareigojimų, valstybės narės licencijas išduodančios institucijos turi galimybę nesustabdyti jo licencijos galiojimo arba jos neatšaukti. Teisės aktais nustatyta priemonių oro uostams ir antžemines paslaugas teikiančioms bendrovėms remti, visų pirma leista oro uostams ekstremaliosios situacijos atveju skirti antžeminių paslaugų sutartis, jeigu dėl COVID-19 krizės bendrovė nutrauktų veiklą²⁹.

Laiko tarpinių reglamento pakeitimai³⁰

ES greitai priėmė teisės aktų pakeitimus, pagal kuriuos oro vežėjams leidžiama išlaikyti laiko tarpinius per kitą atitinkamą skrydžių sezoną, net jei jie negali išnaudoti bent 80 proc. laiko tarpinių, kaip paprastai reikalaujama. Šiais pakeitimais siekiama palengvinti oro transporto bendrovių finansinę naštą

26 2020 m. kovo 18 d. – aiškinamąsias gaires, o 2020 m. gegužės 13 d. – Rekomendaciją dėl čekių.

27 2020 m. gegužės 13 d. Komisijos rekomendacija (ES) 2020/648 dėl čekių, kurie keleiviams ir keliautojams siūlomi kaip alternatyvi kompensacija už kelionių paslaugų paketus ir transporto paslaugas, atšauktus dėl COVID-19 pandemijos (C/2020/3125, OL L 151, 2020 5 14, p. 10–16).

28 Daugiau informacijos apie konkrečius oro transporto bendrovių įsipareigojimus pateikiama adresu https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/air-travel_lt.

29 2020 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/696, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių, atsižvelgiant į COVID-19 pandemiją (OL L 165, 2020 5 27, p. 1).

30 2020 m. kovo 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/459, kuriuo iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpinių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (OL L 99, 2020 3 31, p. 1); 2021 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/250, kuriuo iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93, kiek tai susiję su laiko tarpinių naudojimo Sąjungos oro uostuose taisyklių laikinu palengvinimu dėl COVID-19 krizės (OL L 58, 2021 2 19, p. 1).

ir užtikrinti, kad joms nereikėtų vykdyti skrydžių vien tam, kad išlaikytų laiko tarpusius. Jais taip pat užtikrinama, kad oro uostų pajėgumai būtų naudojami konkurencingai, siekiant naudoti vartotojams ir susisiekimui.

Sušvelninus jūrų sektoriaus teisės aktus, uosto valdymo įstaigai arba atsakingai institucijai suteikta galimybė netaikyti jūrų uosto infrastruktūros mokesčių, juos sumažinti arba atidėti³¹. Geležinkelių sektoriuje nustatytos geležinkelio bendrovėms naudingos laikinos taisyklės, pavyzdžiui, infrastruktūros valdytojams leista mokesčius už naudojimąsi infrastruktūra nustatyti mažesnius už veiklos sąnaudas³². Siekiant sumažinti valstybėms narėms tenkančią naštą, kad jos galėtų susitelkti į kovą su viruso plitimu, kai kurių ES taisyklių perkėlimas į nacionalinę teisę ir įgyvendinimo terminas atidėtas³³.

Pagal ES valstybės pagalbos taisyklės valstybėms narėms buvo leidžiama teikti laikiną pagalbą ekstremaliosios situacijos atveju siekiant kompensuoti staigų likvidumo praradimą arba žalą, tiesiogiai susijusius su COVID-19. 2020 m. kovo 19 d. Komisija priėmė laikinąją valstybės pagalbos sistemą³⁴, kad paremtų ekonomiką per COVID-19 krizę. Joje nustatytos valstybės pagalbos sąlygos, siekiant sušvelninti bet kokius didelius valstybės narės ekonomikos sutrikimus. Ji taikoma beveik visiems sektoriams ir įmonėms, įskaitant transporto bendroves, – pagal ją pripažįstama, kad tai vienas labiausiai paveiktų sektorių. Ja siekiama sumažinti bendrovių likvidumo trūkumą – pavyzdžiui, leidžiama teikti tiesiogines dotacijas, mokesčių lengvatas, valstybės garantijas paskoloms, subsidijuojamas valstybės paskolas ir vykdyti rekapitalizavimą.

Priimdama valstybėms narėms skirtas gaires, **Komisija taip pat išaiškino, kaip krizės atveju aiškinti pagrindines ES transporto, valstybės pagalbos ir viešųjų pirkimų taisykles.** Dėl to valstybės narės galėjo iš dalies pakeisti galiojančias viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartis dėl sausumos³⁵, oro³⁶ ir jūrų transporto³⁷, atsižvelgdamos į poreikius, kurių atsirado dėl COVID-19 krizės. Komisija taip pat paskelbė gaires dėl skubaus naujų viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutarčių skyrimo procedūros, kad būtų galima išlaikyti būtinausią susisiekimą, jeigu teikti komercinių paslaugų dėl krizės būtų neįmanoma. Šios teisėkūros priemonės yra laikinos ir taikomos tik tol, kol tęsiasi COVID-19 krizė. Tai, kaip greitai jos buvo priimtos, rodo, kad Komisija, Parlamentas ir Taryba gali veiksmingai reaguoti į tokias krizes.

Valstybės narės gali nustatyti naujus viešųjų paslaugų įsipareigojimus, ypač jei kyla rizika staiga prarasti susisiekimą. Komisija pateikė gaires dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymo kompensavimo COVID-19 protrūkio metu³⁸ ir surengė keletą dvišalių diskusijų su valstybėmis narėmis.

31 2017 m. vasario 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2017/352, kuriuo nustatoma uosto paslaugų teikimo sistema ir bendros finansinio uostų skaidrumo taisyklės (OL L 57, 2017 3 3, p. 1).

32 2020 m. spalio 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1429, kuriuo, atsižvelgiant į COVID-19 protrūkį, nustatomos tvarios geležinkelių rinkos užtikrinimo priemonės (OL L 333, 2020 10 12, p. 1).

33 Žr., pvz., 2020 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2020/700, kuria iš dalies keičiamos direktyvos (ES) 2016/797 ir (ES) 2016/798, kiek tai susiję su jų perkėlimo į nacionalinę teisę terminų pratęsimu (OL L 165, 2020 5 27, p. 27).

34 OL C 91I, 2020 3 20, p. 1. Laikinoji sistema buvo kelis kartus iš dalies pakeista.

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

36 https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2021-05/air_transport_update_March_2021.pdf

37 https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2021-05/maritime_transport_update_March_2021.pdf

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

2.5. Pagrindinių transporto operacijų tikslinis finansavimas

Iš 2,7 mlrd. EUR, pagal Skubios paramos priemonę (SPP) skirtų padėti valstybėms narėms reaguoti į COVID-19 krizę, dėl SPP lankstumo buvo galima 220 mln. EUR greitai skirti su transportu susijusiems veiksams. Tam pagrindą davė 2020 m. birželio 19 d. inicijuotas SPP judumo dokumentų rinkinys. Pagal jį valstybėms narėms buvo teikiama jų poreikius atitinkanti parama, skirta su COVID-19 krize susijusiems kroviniams, taip pat pacientams ir medicinos pagalbos komandoms vežti. Iš viso parama buvo skirta daugiau kaip 2000 oro, sausumos ar jūrų transporto operacijų, per kurias buvo vežami medicinos reikmenys ir medicinos pagalbos komandos, taip pat perkeliama pacientai. Iš viso krovinių vežimo operacijoms finansuoti skirta per 164 mln. EUR. Be to, iki šiol daugiau kaip 9 mln. EUR skirti valstybėms narėms už medicinos pagalbos komandų vežimą ir pacientų perkėlimą – taip paremtas per 450 sveikatos priežiūros darbuotojų ir maždaug 350 pacientų pervežimas. SPP judumo dokumentų rinkiniu pasinaudojo 21 valstybė narė.

ES reagavimas į Rusijos karinę agresiją prieš Ukrainą

2022 m. vasario 24 d. Rusija pradėjo plataus masto karinę invaziją į Ukrainą. Per pirmąsias konflikto savaites iš Ukrainos į ES pasitraukė daugiau nei 3,9 mln. žmonių. ES suteikė Ukrainai 1,2 mlrd. EUR makrofinansinę pagalbą, iš kurios 600 mln. EUR lengvatinių paskolų išmokėta kovo mėn., o antroji 600 mln. EUR dalis dar turi būti išmokėta. Be to, balandžio 7 d. į Ukrainos biudžetą pervesta 120 mln. EUR kaip skubi dotacijų parama, kuri padeda padengti pagrindines valdžios sektoriaus išlaidas. ES perorientuoja vykdomus projektus (100–200 mln. EUR), kad būtų teikiama skubi pagalba ir patenkinti neatidėliotini gyventojų ir valdžios institucijų poreikiai. Komisija taip pat priėmė naują 330 mln. EUR vertės skubios pagalbos paketą. ES ėmėsi tam tikrų priemonių, kad nubaustų Rusiją ir padėtų Ukrainai. Toliau nurodytos tam tikros su transportu susijusios priemonės.

(–) ES aviacijos saugos agentūros Konfliktų zonų informaciniame biuletenyje ES rekomendavo nevykdyti komercinių skrydžių visoje Ukrainos ir Baltarusijos oro erdvėje ir dalyse Rusijos oro erdvės. Šios rekomendacijos buvo greitai papildytos įtraukiant Moldovos oro erdvę.

(–) ES uždarė savo oro erdvę Rusijos oro vežėjams ir bendrovėms³⁹.

(–) Kovo 9 d. ES patvirtino draudimą:

i) tiesiogiai ar netiesiogiai parduoti, tiekti, nuomoti, perduoti ir eksportuoti visas aviacijos prekes ir technologijas (orlaivius, erdvėlaivius ir jų dalis);

ii) tiesiogiai ar netiesiogiai teikti bet kurių iš šių aviacijos prekių ir technologijų draudimo ir perdraudimo paslaugas;

iii) teikti šių aviacijos produktų remonto ir techninės priežiūros paslaugas.

(–) ES įtraukė Rusijos geležinkelius į įstaigų, kurioms taikomos finansinės sankcijos, sąrašą. Su Rusijos geležinkeliais ir jų patronuojamosiomis įmonėmis susiję asmenys įtraukti į asmenų, kuriems taikomos ES ribojamosios priemonės, sąrašą.

(–) ES nustatė su jūrų laivyba ir radijo įranga susijusias sankcijas, pagal kurias draudžiama:

³⁹ Rusija ir Baltarusija uždarė savo oro erdvę ES skrydžiams. Pažeidžiant tarptautinę teisę, ES registruoti orlaiviai buvo perregistruoti ir perdrausti Rusijoje.

- i) parduoti, tiekti, perduoti ar eksportuoti šiuos produktus bet kuriam fiziniam ar juridiniam asmeniui, subjektui ar įstaigai Rusijoje, naudoti Rusijoje arba montuoti į laivą, plaukiojantį su Rusijos vėliava;
- ii) teikti techninę pagalbą, tarpininkavimo paslaugas ar kitas paslaugas, taip pat su šiais produktais susijusį finansavimą ir finansinę paramą.
- (–) Balandžio 8 d. ES patvirtino papildomų sankcijų, kuriomis uždraudė su Rusijos vėliava plaukiojantiems laivams (įskaitant jachtas) įplaukti į ES uostus, taip pat uždraudė Rusijoje ir Baltarusijoje įsisteigusioms kelių transporto įmonėms vežti prekes keliais Europos Sąjungos teritorijoje.
- (–) Ukrainos prašymu ES aktyvavo ES civilinės saugos mechanizmą (SCSM), pagal kurį teikiama parama, susijusi su Rusijos karinės agresijos padariniais. Per SCSM logistikos centrus Lenkijoje, Rumunijoje ir Slovakijoje į Ukrainą iš visų ES valstybių narių buvo išsiųsta tūkstančiai tonų pagalbos. Kaimyninės šalys taip pat paprašė SCSM pagalbos, susijusios su migrantų antplūdžiu. SCSM naudojama teikiant įvairią ypatingos svarbos paramą ne tik Ukrainai, bet ir Moldovai, Lenkijai, Slovakijai ir Čekijai, į kurias atvyksta daugiausia šalių dėl konflikto palikusių pabėgėlių. SCSM taip pat buvo pasinaudota siekiant palengvinti, kai tai įmanoma, ES piliečių repatriaciją. Įsteigta vien SCSM lėšomis finansuojamų pagalbos išteklių logistikos centrų, už kuriuos atsakingos Lenkijos, Slovakijos ir Rumunijos vietos valdžios institucijos.
- (–) Ukrainiečiams ir ne Ukrainos piliečiams, kurie negali saugiai grįžti į Ukrainą, imta taikyti Laikinosios apsaugos direktyvą⁴⁰.
- (–) Priimtos išorės sienų valdymo gairės, kuriomis siekiama supaprastinti ES ir Ukrainos sienos kirtimą. Į šias gaires įtraukti ir transporto darbuotojai⁴¹.
- (–) Padedama toliau keliauti negalintiems ES sunkvežimių vairuotojams grįžti namo iš Ukrainos, Rusijos ir Baltarusijos supaprastinant jiems taikomas procedūras.
- (–) Sustabdyta visa Šiaurės dimensijos partnerystės transporto ir logistikos sričių veikla, kurioje dalyvauja Rusija ir Baltarusija.
- (–) Kai kurios valstybės narės ukrainiečiams suteikė galimybę nemokamai naudotis viešuoju transportu. Be to, siekiamos padėti Ukrainai ir jos žmonėms arba sudaryti sąlygas teikti humanitarinę pagalbą, daug ES transporto bendrovių ėmėsi atitinkamų priemonių, pvz., skyrė nemokamų lėktuvo, autobuso ar traukinio bilietų.
- (–) Su Ukraina besiribojančios valstybės narės įsteigė priėmimo centrus ir (arba) transporto mazgus.
- (–) Komisija atnaujino Nacionalinių transporto kontaktinių centrų tinklo darbą.
- (–) Atsižvelgdama į Rusijos invaziją į Ukrainą, Europos Komisija pasiūlė bendro pobūdžio planą („RePowerEU“), kad Europa gerokai iki 2030 m. taptų nepriklausoma nuo Rusijos iškastinio kuro, pirmiausia dujų⁴².

40 Šis teisės aktas buvo priimtas 2001 m. ES reaguojant į perkeltųjų asmenų antplūdį po konflikto buvusioje Jugoslavijoje. Iki 2022 m. kovo 3 d. jis dar niekada nebuvo taikytas. Iki 2022 m. balandžio 7 d. užsiregistravo daugiau nei 1,6 mln. žmonių.

41 C(2022) 1404 final.

42 COM(2022) 108 final.

(–) Gegužės 12 d. Komisija, kaip vieną iš ES paramos Rusijos karinės agresijos užkluptai Ukrainai formų, kuria solidarumo koridorius⁴³, t. y. imamasi kompleksinių veiksnių, padėsiančių Ukrainai eksportuoti savo žemės ūkio produkciją. Rusijai įsiveržus į Ukrainą ir užblokavus Ukrainos uostus, reikia rasti alternatyvių logistikos maršrutų, kad Ukrainos grūdai ir kitos žemės ūkio prekės pasiektų savo paskirties vietą. Komunikate Komisija pateikia solidarumo koridorių kūrimo veiksnių planą, kuriuo siekiama užtikrinti, kad Ukraina galėtų ne tik eksportuoti grūdus, bet ir įsivežti reikiamų prekių, nuo humanitarinės pagalbos iki gyvūnų pašarų ir trąšų. Tai padės remti Ukrainos ekonomiką ir aprūpinti maistu pasaulį. Komisija kartu su valstybėmis narėmis ir suinteresuotaisiais subjektais nustatė keletą prioritetinių veiksnių:

- skirti papildomų krovinių riedmenų, laivų ir sunkvežimių;
- užtikrinti pakankamą transporto tinklų ir perkrovimo terminalų pralaidumą Ukrainos žemės ūkio produktų eksportui;
- skatinti kuo didesnę lankstumą ir užtikrinti pakankamai personalo muitinės operacijoms ir kitoms patikroms;
- rasti galimybių sandėliuoti Ukrainos žemės ūkio prekes ES teritorijoje;
- vidutinės trukmės laikotarpiu pagerinti ES ir Ukrainos susisiekimą didinant naujų eksporto koridorių infrastruktūros pralaidumą ir kuriant naujas infrastruktūros jungtis per Ukrainos atstatymą.

(–) Gegužės 12 d. Komisija, vykdydama savo politiką, susijusią su TEN-T plėtra į kaimynines šalis, patvirtino aukšto lygio susitarimą⁴⁴ su Ukraina dėl naujų transeuropinio transporto tinklo Ukrainoje orientacinių žemėlapių.

3 PASIRENGIMAS KRIZĖMS

Rusijos karas prieš Ukrainą parodė, kaip svarbu būti pasirengusiems. Naudodamasi turimais pajėgumais ES galėjo greitai suteikti veiksmingą pagalbą Ukrainai ir šalį palikusiems pabėgėliams. Dar nežinome, koks bus visas karo ar paskesnės krizės, kuri galbūt turės įtakos transportui, poveikis. Veiksmingas reagavimo mechanizmas neturėtų būti skirtas tik vienai transporto rūšiai, nes sisteminiai vienos rūšies sutrikimai gali turėti įtakos visam tinklui.

2021 m. ES strateginio prognozavimo ataskaitoje⁴⁵ nurodyti veiksniai, kurie galėtų turėti poveikio ES transportui, – be kita ko, tai klimato kaita ir kiti su aplinka susiję iššūkiai, grėsmė saugumui ir terorizmas, skaitmeninis hipersusietumas ir technologinė transformacija. Anksčiau per kelis teroristinius išpuolius ar pasikėsimus taikytasi į ES transporto sektorių: dėl didelio kasdien juo besinaudojančių žmonių skaičiaus transportas yra veiksmingas taikynys⁴⁶. Per COVID-19 pandemiją buvo taikomasi į telekomunikacijas, įskaitant 3G, 4G ir 5G infrastruktūrą (pvz., retransliatorius, retransliavimo tiltus ir mobiliojo ryšio bokštus) ir kitus tinklo komponentus (pvz., reles ir kabelius). 2021 m. liepos mėn. dėl potvynių Belgijoje ir Vokietijoje žuvo daug žmonių ir kilo didelių ir ilgalaikių transporto sutrikimų.

43 COM(2022) 217 *final*.

44 C(2022) 3204 *final*.

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

46 Madride (2004 m.), Londone (2005 m.), Glazge (2007 m.), Frankfurto oro uoste (2011 m.), Uanji („Thalys“, 2015 m.), Briuselyje (2016 m.), Viurcburge (2016 m.), Briuselyje (2017 m.) arba Londone (2017 m.).

Ypatingą dėmesį reikia skirti kibernetiniam saugumui. Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje pripažįstama, kad kovojant su kibernetinėmis grėsmėmis ypač daug dėmesio reikia skirti transporto kibernetiniam saugumui. Anot ES kibernetinio saugumo agentūros (ENISA)⁴⁷, kibernetiniai nusikaltėliai dažniau taikosi į ypatingos svarbos sveikatos priežiūros, transporto⁴⁸ ir energetikos infrastruktūrą. Dėl Rusijos agresijos prieš Ukrainą padidėjo susirūpinimas dėl kibernetinės grėsmės, be kita ko, ir ES taikiniams.

3.1. Transporto sektoriui taikytini nenumatyti atveju principai

Siekiant pasirengti reikšmingiems įvykiams ir į juos reaguoti, be kitų atitinkamų ES principų, visada turėtų būti laikomasi toliau aprašytų nenumatytų atveju principų.

- I. **Proporcingumas** – priemonės, kuriomis ribojamas prekių ar asmenų vežimas, nustatomos tik kraštutiniu atveju. Visos priemonės turi būti tinkamai pagrįstos, nustatomos remiantis įrodymais ir proporcingos, reguliariai stebimos ir peržiūrimos, apie jas turi būti greitai pranešama, jos turi būti laikinos ir, kai tik įmanoma, kuo greičiau atšaukiamos⁴⁹.
- II. **Nediskriminavimas** – priemonėmis neturėtų būti nepagrįstai diskriminuojama dėl pilietybės ar prekių kilmės ir skirtingoms transporto rūšims ar gabenamoms prekėms neturėtų būti taikomos diskriminacinės sąlygos. Jomis turėtų būti užtikrinamas nediskriminacinis požiūris į transporto darbuotojus (įskaitant ne ES gyventojus) ir, kai įmanoma, netaikomi kelionių ar eismo apribojimai arba bet kokia kitokia jiems poveikį daranti administracinė našta, atsizvelgiant į jų esminį vaidmenį krovinių transporto priemonėmis vykdomo tiekimo grandinėse. Tai pasakytina ir apie keleivių nediskriminavimą.
- III. **Koordinavimas** – visos priemonės turėtų būti koordinuojamos su transporto institucijomis per Nacionalinių transporto kontaktinių centrų tinklą. Reikėtų sukurti tinklo, ES ir tarptautinių horizontaliųjų krizių valdymo forumų ryšių kanalus. Atitinkamų institucijų veikla turi būti koordinuojama nuo pat pradžių, ypač kai ji turi poveikio TEN-T tinklui ir daugiau nei vienai valstybei narei.
- IV. **Skaidrumas, ryšiai ir dialogas** – apie visas priemones susijusiems suinteresuotiesiems subjektams turėtų būti aiškiai pranešama prieš priemonės įsigaliojant⁵⁰, jos turėtų būti su tais subjektais aptariamos ir prireikus koreguojamos. Turėtų būti užtikrinamas nuolatinis dialogas su suinteresuotaisiais subjektais, be kita ko, tarptautiniais partneriais.
- V. **Derėjimas su ES politika** – būtina vengti nacionalinių ir vietos priemonių, kurios kenkia bendros Europos transporto erdvės veikimui. Transporto srities nenumatytų atveju priemonės nustatytos ES lygmeniu, atitinkamos institucijos turėtų nedelsdamos panaikinti nacionalines priemones.
- VI. **Transporto sistemos vientisumas** – taikant priemones, kuriomis sprendžiamos vienos rūšies transporto problemos, reikėtų atsizvelgti į visas transporto rūšis ir išnaudoti visas jų teikiamas galimybes.

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

48 Pavyzdžiui, jūrų sektoriuje nuo 2017 m. nuo kibernetinių išpuolių nukentėjo keturios iš didžiausių jūrų laivyno bendrovių („APM Maersk“, CMA CGM, COSCO, „Mediterranean Shipping Company“).

49 Tai taikoma ir laikinam aplinkos, socialinių ar sveikatos apsaugos priemonių galiojimo sustabdymui.

50 Tam tikrais atvejais, pavyzdžiui, dėl ekonominių sankcijų Rusijai, tam tikras išankstines konsultacijas gali tekti apriboti.

VII. **Rūpinimasis specialiųjų poreikių turinčiais keleiviais** – ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas pažeidžiamoje padėtyje esančių keleivių ir jų grupių (pvz., riboto judumo asmenų ir (arba) žmonių su negalia), toliau keliauti negalinčių keleivių, ypatingos svarbos darbą dirbančių keliautojų ir pasienio darbuotojų poreikiams.

VIII. **Rūpinimasis transporto darbuotojais** – transporto darbuotojams turėtų būti sudaromos saugios, patikimos ir tinkamos darbo sąlygos⁵¹.

3.2. Transporto sektoriui taikytinų nenumatytų atvejų priemonių rinkinys

Komisija siūlo [10] priemonių rinkinį transporto sektoriaus pasirengimui krizėms ir reagavimo pajėgumams stiprinti. Priemonių rinkinys turėtų būti naudojamas laikantis pirmiau išdėstytų principų. Priemonės būtų įvairios – nuo ilgesnio laikotarpio parengiamųjų veiksmų iki neatidėliotinai taikomų priemonių. Taip siekiama bendro tikslo būti geriau pasirengus greitai reaguoti į bet kokį nelaimingą atsitikimą ar įvykį, galintį smarkiai sutrikdyti ES transporto sistemą. Tokių sutrikimų galėtų kilti dėl gaivalinių nelaimių, pandemijų, teroristinių išpuolių, kibernetinių išpuolių, išpirkos reikalavimo programinės įrangos panaudojimo, karinių konfliktų, infrastruktūros gedimų (pvz., tiltų ar tunelių griūties) arba elektros energijos tiekimo nutraukimo.

1) ES transporto srities teisės aktu pritaikymas krizinėms situacijoms

Kai kuriuose transporto srities teisės aktuose jau yra ekstremaliosioms situacijoms skirtų nuostatų. Pavyzdžiui, tai yra Oro susisiekimo paslaugų reglamento⁵² 21 straipsnis, Reglamento dėl sausumos transporto viešųjų paslaugų sutarčių skyrimo⁵³ 5 straipsnio 5 dalis, Reglamento dėl uosto paslaugų⁵⁴ 7 straipsnio 4 dalis ir Reglamento dėl patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką⁵⁵ 10 straipsnis. Kai kuriuose galiojančiuose teisės aktuose jau nurodomas įpareigojimas pateikti nenumatytų atvejų planus. Pagal ketvirtąjį geležinkelių dokumentų rinkinį⁵⁶ geležinkelio bendrovės turi parengti nenumatytų atvejų planus, kad įvykus dideliems transporto sutrikimams apsaugotų keleivius ir suteiktų jiems pagalbą⁵⁷.

Prireikus ES transporto srities teisės aktai turi būti iš dalies pakeisti, kad būtų įtrauktos nuostatos, padedančios lengviau įveikti didelę krizę. Tačiau dėl šių nuostatų neturėtų būti nepagrįstai nustatomos ES teisės taikymo išimtys. Todėl iš dalies keičiant arba primant konkretų reglamentą ar direktyvą reikėtų atidžiai apsvarstyti galimybę įtraukti tokias nuostatas. Vertinant poveikį reikėtų nustatyti, ar ekstremaliosioms situacijoms skirtos nuostatos yra būtinos ir kaip jos turėtų būti išdėstytos.

51 Taip pat turi būti laikomasi atitinkamų darbuotojų saugos ir sveikatos srities ES ir nacionalinės teisės aktų, be kita ko, susijusių su 1989 m. birželio 12 d. Tarybos direktyva 89/391/EEB dėl priemonių darbuotojų saugai ir sveikatos apsaugai darbe gerinti nustatymo (OL L 183, 1989 6 29, p. 1–8).

52 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (nauja redakcija) (OL L 293, 2008 10 31, p. 3).

53 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinant Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL L 315, 2007 12 3, p. 1).

54 2017 m. vasario 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2017/352, kuriuo nustatoma uosto paslaugų teikimo sistema ir bendros finansinio uostų skaidrumo taisyklės (OL L 57, 2017 3 3, p. 1).

55 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (OL L 300, 2009 11 14, p. 72).

56 Direktyvos 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė, 54 straipsnis.

57 Be to, naujuoju Geležinkelių keleivių teisių reglamentu (ES) 2021/782, kuris bus taikomas nuo 2023 m. birželio 7 d., geležinkelio bendrovės įpareigojamos rengdamos tokius planus bendradarbiauti su stočių ir infrastruktūros valdytojais. Nenumatytų atvejų planuose taip pat turi būti atsižvelgiama į būtinybę galėti naudotis išpėjimo ir informavimo sistemomis.

Laikydamosi šio požiūrio, Komisija pasiūlė įtraukti tam tikras nuostatas į neseniai persvarstytus TEN-T ir Intelektinės transporto sistemos teisės aktus⁵⁸. Siekiant būti geriau pasirengus, reikia imtis ir ilgesnio laikotarpio veiksmų, pavyzdžiui, stiprinti tarpvalstybines TEN-T atkarpas, plėsti vežimo daugiarūšiu transportu galimybes terminaluose ir pereiti prie tvarių transporto rūšių. Komisija ketina nagrinėti, ar tikslinga laikinai leisti lanksčiau taikyti kelių transporto taisykles dėl vairavimo apribojimų ir vairavimo trukmės, kartu visada užtikrinant transporto operacijų saugumą.

Šios nuolatinės nuostatos galėtų atspindėti laikinas priemones, nustatytas reaguojant į COVID-19 krizę, pavyzdžiui, priemones, nustatytas pagal „Omnibus I“ ir „Omnibus II“ arba Oro susisiekimo paslaugų reglamento ir Laiko tarpinių reglamento pakeitimais⁵⁹ (žr. 2.4 skirsnį). Be to, per COVID-19 pandemiją įgyta patirtis turėtų paskatinti seniai vėluojančias diskusijas dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004 dėl oro transporto keleivių teisių peržiūros, kad jis būtų pritaikytas reaguoti į būsimas krizes. Nenumatytų atvejų planų parengimas taip pat bus šiuo metu atliekamo ES keleivių teisių srities teisės aktų vertinimo objektas.

2) Pakankamos paramos transporto sektoriui užtikrinimas

Transporto sektoriaus atsparumo didinimas neatsiejamas nuo susisiekimo gerinimo ir ES transporto sistemos tvarumo stiprinimo. Komisija toliau atidžiai stebės ir rems Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės (EGADP) įgyvendinimą, nes tai padės padidinti visų rūšių transporto sektoriaus atsparumą, atsižvelgiant į transportą. Valstybės narės planuoja dideles EGADP lėšų dalis skirti transportui, laikydamos jį vienu svarbiausių ekonomikos sektorių, kuriam padės investicijos pagal priemonę „NextGenerationEU“. Pagal Tarybos patvirtintus 24 ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo planus nacionaliniuose ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo planuose reikšminga suma bus skirta Europos judumo sistemos tvarumui didinti. Valstybės narės iš viso išleis 70,7 mlrd. EUR, t. y. apie 15,7 proc. asignavimų, investicijoms ir reformoms, susijusioms su žaliaja transporto pertvarka. Papildomos investicijos ir reformos transporto sektoriuje atitinka kitus prioritetus, pavyzdžiui, šio sektoriaus skaitmeninę transformaciją ir socialinę bei teritorinę sanglaudą. Šiai sričiai skiriama dalis kiekvieno nacionalinio plano asignavimų. Dabartinėmis geopolitinėmis aplinkybėmis, kurias labai paveikė Rusijos karinė agresija Ukrainoje, mažinti ES priklausomybę nuo iškastinio kuro yra dar aktualiau. Siekdama spręsti šiuos uždavinius, 2022 m. gegužės 18 d. Komisija paskelbė planą „REPowerEU“⁶⁰, kuriame išdėstyti bendri Europos veiksmai šioje srityje. Pagrindinis vaidmuo sutelkiant ir naudojant turimus išteklius Europos ir nacionaliniu lygmenimis, kad būtų pasiekti plano „REPowerEU“ tikslai, teks EGADP. Be to, siekiant didinti bendrosios rinkos atsparumą investuojant į susisiekimo, skaitmenizacijos bei skaitmeninio junglumo infrastruktūrą ir į ES transporto sistemos daugiarūšiškumą, taip pat mažinant jos priklausomybę nuo iškastinio kuro, itin svarbios tokios finansinės priemonės kaip Europos infrastruktūros tinklų priemonė, įskaitant EITP skaitmeninės ekonomikos sektoriaus dalį, Sanglaudos fondas, Europos regioninės plėtros fondas ir „InvestEU“.

Kad galėtų greitai reaguoti į būsimą krizę, Komisija ir valstybės narės prireikus turėtų sutelkti ir kitų lėšų, atsižvelgdamos į krizės pobūdį. Reaguoti taip pat būtų galima palengvinant finansinę našta – laikinai sušvelninant mokėjimo prievoles. Be to, Komisija galėtų svarstyti teisėkūros priemones,

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

59 2020 m. kovo 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/459, kuriuo iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpinių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (OL L 99, 2020 3 31, p. 1); 2021 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/250, kuriuo iš dalies keičiamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93, kiek tai susiję su laiko tarpinių naudojimo Sąjungos oro uostuose taisyklių laikinu palengvinimu dėl COVID-19 krizės (OL L 58, 2021 2 19, p. 1).

60 COM(2022) 108 *final*.

kuriomis būtų palengvinama transporto sektoriui tenkanti finansinė našta. Šiomis priemonėmis būtų galima leisti uosto valdymo įstaigai arba atsakingai institucijai netaikyti jūrų uosto infrastruktūros mokesčių, juos sumažinti ar atidėti arba geležinkelių infrastruktūros valdytojams mokesčius už naudojimąsi infrastruktūra nustatyti mažesnius už veiklos sąnaudas (žr. 2.4 skirsnį). Kadangi kiekviena krizė skirtinga ir dėl jos gali reikėti imtis skirtingų veiksmų, laikinos valstybės pagalbos poreikis bus nagrinėjamas kiekvienu konkrečiu atveju, užuot ateičiai sukūrus nuolatinę nelanksčią sistemą.

3) Laisvo prekių, paslaugų ir asmenų judėjimo užtikrinimas

Per COVID-19 pandemiją sėkmingai įdiegta žaliųjų koridorių sistema prireikus gali būti vėl panaudota siekiant įveikti bet kokią naują krizę, turinčią poveikio ES transportui. Siekiant užtikrinti, kad vidaus sienų kontrolė ir toliau būtų tik kraštutinė priemonė, Komisijos pasiūlyme dėl Šengeno sienų kodekso⁶¹ patikslintas ir išplėstas sąrašas, kurio punktus valstybė narė turi įvertinti priimdama sprendimą laikinai įvesti sienų kontrolę. Naujosiomis taisyklėmis, parengtomis remiantis per COVID-19 pandemiją įgyta patirtimi, taip pat nustatomos bendros priemonės, kurios visuomenės sveikatos krizės atveju padėtų veiksmingiau valdyti išorės sienas. 2022 m. Komisija planuoja pateikti pasiūlymą dėl **bendrosios rinkos veikimo užtikrinimo ekstremaliosiose situacijose priemonės**. Taip bus sukurta sistema, pagal kurią bus įgyvendinamos transporto sektoriui svarbios reagavimo į krizes priemonės, visų pirma užtikrinamas laisvas prekių, paslaugų ir asmenų judėjimas, produktų ir paslaugų prieinamumas, taip pat skaidrumas ir koordinavimas.

Komisija paragino valstybes nares užtikrinti, kad būtų taikomi nenumatytų atvejų principai, ir kuo labiau sumažinti patikrinimų, patikrų ir kitų formalumų, kad kertant sieną žaliuoju koridoriumi būtų užtrunkama kuo trumpiau ir būtų laikomasi 15 minučių termino. Valstybės narės taip pat gali svarstyti galimybę savo teritorijoje sustabdyti visus naudojimosi keliais apribojimus (savaitgaliais taikomus draudimus, naktį taikomus draudimus, tam tikriems transporto sektoriams taikomus draudimus siekiant mažinti triukšmą ir pan.), kad palengvintų krovinių vežimą keliais ir būtina laisvą transporto darbuotojų judėjimą. Jos taip pat turėtų užtikrinti, kad pakaktų dokumentus pateikti ir (arba) parodyti elektroniskai ir tai būtų skatinama. Valstybės narės taip pat turėtų ir toliau pripažinti tarpvalstybines paslaugas teikiančių tarptautinio transporto darbuotojų pažymėjimą, kaip siūloma Žaliųjų koridorių komunikato⁶² 3 priede. Šis pažymėjimas jau įtrauktas į ES sienos apsaugos pareigūnų praktinį vadovą⁶³.

Jei kiltų panaši į COVID-19 krizė, Komisija ir valstybės narės turėtų remtis patirtimi, įgyta rengiant bendrą ES skaitmeninių keleivio buvimo vietos anketų šabloną⁶⁴ ir platformą, kurioje dalijamasi keleivių duomenimis siekiant tarpvalstybiniu mastu atsekti sąlytį turėjusius asmenis. ES lygmeniu sukurtos priemonės prireikus turėtų būti greitai ir lengvai vėl aktyvuojamos.

Skubios paramos juostų humanitariniams konvojams ir sunkvežimiams įrengimas

Kad humanitariniai konvojai greitai ir saugiai kirstų ES ir Ukrainos sieną, Komunikate dėl išorės sienų valdymo gairių valstybėms narėms nurodoma savo sienos perėjimo punktuose įrengti specialias juostas ir jas pažymėti kaip skubios paramos juostas. Taip pat raginama įrengti panašias juostas

61 COM(2021) 891 *final*.

62 C(2020) 1897.

63 C(2019) 7131 *final*.

64 Įgyvendinimo sprendimuose 2021/858 ir 2021/1212 nustatytas teisinis pagrindas, kuriuo remiantis keičiamasi užsikrėtusių keleivių ir sąlytį galbūt turėjusių asmenų duomenimis siekiant tarpvalstybiniu mastu atsekti sąlytį turėjusius asmenis.

sunkvežimiams, kad būtų užtikrintas nuolatinis prekių tiekimas bei paslaugų teikimas ir sudarytos sąlygos transporto darbuotojams saugiai grįžti iš Ukrainos⁶⁵.

4) Pabėgėlių srautų valdymas ir toliau keliauti negalinčių keleivių bei transporto darbuotojų repatrijavimas

ES nepriklausančiose šalyse ES delegacijos ir ambasada ar konsulatą turinčios valstybės narės turėtų toliau stiprinti konsulinį pasirengimą krizėms, visų pirma parengdamos vietas nenumatytų atvejų planus. Reikėtų apsvastyti ir sudaryti bendras ES konsulinio reagavimo į krizes grupes, kuriose galbūt galėtų dalyvauti ir neatstovaujamos valstybės narės. EIVT sustiprino savo konsulinį reagavimą ir pasirengimą įsteigdama konsulinę krizių grupę, pasirengusią imtis veiksmų ir su ES delegacijų tinklu koordinuoti valstybių narių organizuojamos repatriacijos pastangas (finansuojamas arba nefinansuojamas pagal SCSM).

Prireikus bus sutelkiamos ES civilinės saugos mechanizmo ir „rescEU“ rezervo lėšos. Keleiviai arba darbuotojai gali nebeturėti galimybių toliau keliauti, būdami ES teritorijoje arba už jos ribų. Siekdama pasirengti būsimoms krizėms ir į jas reaguoti, EIVT glaudžiai bendradarbiaus su valstybėmis narėmis, kad toliau prisidėtų užtikrinant bendradarbiavimą ir koordinavimą per krizes. Ateityje ištikus krizei, taikant ES civilinės saugos mechanizmą bus remiama ES piliečių, negalinčių toliau keliauti ir esančių ne ES, repatriacija. Nukentėjusių piliečių vyriausybė (-ės) turi turėti galimybę greitai pasinaudoti mechanizmu. Pagalbą visiems nukentėjusiems ES piliečiams koordinuojanti valstybė narė taip pat gali pateikti prašymą Komisijos Reagavimo į nelaimės koordinavimo centrui.

Valstybės narės ir (arba) mechanizmo dalyvaujančiosios valstybės⁶⁶ gali atlikti evakavimą savanoriškai, o Komisija gali bendrai finansuoti iki 75 proc. transporto išlaidų. Persvarstytuose mechanizmo teisės aktuose⁶⁷ numatyta galimybė parengti „rescEU“ rezervui skirtus daugiavfunkčius orlaivius, kuriais būtų vykdomas medicininis evakavimas. Ateityje Komisija galėtų kraštutiniu atveju naudoti šiuos orlaivius reaguodama į valstybių narių prašymus padėti vykdant konsulinį evakavimą. Su sveikata susijusios krizės atveju keleivių ir ES transporto darbuotojų medicininis evakavimas gali būti pradėtas vykdyti kaip medicininio evakavimo operacijos dalis, taip pat naudojantis ES skubaus įspėjimo ir reagavimo sistema, koordinuojant veiklą su Komisija.

Komisija ir EIVT koordinuos ir stebės saugių tranzito koridorių kūrimą. Pagal 2020 m. kovo mėn. priimtą Žaliųjų koridorių komunikatą valstybės narės turėtų sukurti tranzito koridorius privatiems vairuotojams ir jų keleiviams (neatsižvelgiant į jų pilietybę) ir visiems repatrijuojamiems ES piliečiams⁶⁸. Valstybės narės taip pat turėtų užtikrinti, kad bent vienas oro uostas būtų skirtas repatriacijos ir tarptautiniams pagalbos skrydžiams. Tokie koridoriai turėtų būti įtraukti į nacionalinius ekstremaliųjų situacijų valdymo planus.

65 Be to, nustatyta speciali tvarka siekiant palengvinti iš Ukrainos bėgančių asmenų, kurie pakeliui į ES pasiekė Moldovą, jungiamuosius skrydžius. Moldova buvo įvedusi skrydžių draudimą, taigi jį reikėjo iš dalies pakeisti, kad būtų galima vykdyti tokius skrydžius.

66 Mechanizmo dalyvaujančiosios valstybės – Islandija, Norvegija, Serbija, Šiaurės Makedonija, Juodkalnija ir Turkija.

67 2021 m. gegužės 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/836, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas Nr. 1313/2013/ES dėl Sąjungos civilinės saugos mechanizmo (OL L 185/I, 2021 5 26).

68 Valstybės narės privalo padėti ES piliečiams, kuriems ne ES šalyje neatstovaujama, tokiomis pat sąlygomis, kokiomis padeda savo piliečiams.

Valstybės narės turėtų leisti žmonėms keliauti ir padėti jiems grįžti namo. ES piliečiai, parvežti iš krizės zonų ir dar nepasiekę savo gyvenamosios ES šalies, neturėtų keliauti didelėmis grupėmis, nes dėl to gali kilti spūsčių infrastruktūroje ir (arba) logistikos centruose. Valstybės narės, kurių piliečiai vyksta tranzitu per kitą ES šalį, turėtų stengtis padėti tai šaliai repatriuoti nukentėjusius piliečius.

Valstybės narės turėtų teikti pagalbą ne ES piliečiams, atvykstantiems iš konflikto zonų ar kitų nelaimės ištiktų vietovių, ir padėti jiems keliauti toliau. Tuo tikslu, be kita ko, gali būti steigiami priėmimo centrai ir kuriami saugūs tranzito koridoriai, laikinai netaikomi specifiniai reikalavimai (pvz., nereikalaujama tranzito leidimų), o patikrinimai kertant sieną atliekami saugioje vietoje toliau nuo sienos, kad nesusidarytų ilgos eilės. Pagal Komunikatą dėl išorės sienų valdymo gairių⁶⁹ valstybės narės turėtų pasitelkti *Frontex* ir Europolo nuolatinį korpusą, kuris gali būti siunčiamas eismo srautams pasienyje valdyti ir gerinti (tikrinti kelionės dokumentus, COVID-19 pažymėjimus ir pan.). Šios veiklos gairės taikomos ne tik su konflikto zona besiribojančiose, bet visose valstybėse narėse. Taip lengviau kirsti ES vidaus sienas, išvengiama spūsčių ir padedama iš konflikto zonos bėgantiems žmonėms keliauti toliau. Tai taikoma ir sienos kirtimui tarp Šengeno erdvei nepriklausančių ir Šengeno šalių.

Krizių metu žmonės su negalia gali atsidurti itin pažeidžiamoje padėtyje. Keleiviams su negalia ekstremaliosiose situacijose gali kilti kliūčių naudotis transportu. Todėl valstybės narės turi užtikrinti, kad būtų imamasi taiklių veiksmų ir į negalios aspektą atsižvelgiama vykdant kiekvieną iš pirmiau nurodytų veiksmų. Valdant krizes būtina atsižvelgti į tų žmonių konkrečius poreikius, užtikrinti prieinamumą, pagrįstus patogumus ir saugumą, laikantis JT neįgaliųjų teisių konvencijos.⁷⁰

Sklandesnio įgulų keitimo ir jūrininkų repatriacijos užtikrinimas

Teikiant paramą jūrininkams reikia specialaus mechanizmo. Komisijos siūlymu, jis būtų grindžiamas trimis elementais.

- **Jūrų sektoriaus suinteresuotųjų subjektų forumas:** Komisijos įsteigtas forumas reguliariai ir atidžiai koordinuos įgulų keitimą ir jūrininkų kelionių problemų sprendimą susidarius ekstremaliajai situacijai. Forumas bus greitai sušaukiamas ir jame dalyvaus visi suinteresuotieji subjektai, įskaitant nacionalinius krizių centrus ir socialinius partnerius, siekiant užtikrinti, kad nariai galėtų laiku ir tinkamai aptarti ir spręsti visus kylančius klausimus. Jis padės nustatyti galimas problemas, padidins laivybos sektoriaus darbo sistemos atsparumą ir sustiprins ES tiekimo grandinės stabilumą.

- **Glaudesnis bendradarbiavimas su kilmės šalimis:** remdamosi per COVID-19 pandemiją vykdyta komunikacijos veikla, Komisija ir EIVT bendradarbiaus su ES delegacijomis darbuotojų kilmės šalyse. Remdamosi patirtimi, įgyta jūrininkams keliavus per COVID-19 krizę, jos nustatys, kaip užtikrinti sklandesnį įgulų keitimą ir repatriaciją į tas šalis. Todėl išlaipintiems jūrininkams bus lengviau greitai grįžti namo, ypač ekstremaliųjų situacijų metu.

- **Tikslesni duomenys:** svarbi problema – trūksta duomenų apie tai, kur jūrininkai dirba ir keliauja. Šie duomenys labai svarbūs siekiant nustatyti bet kurio įgulos keitimo mastą ir su jūrininkų kelionėmis susijusias problemas, tada jas įvertinti ir spręsti. Todėl Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA) stengsis rinkti ir analizuoti tokią informaciją. Ši duomenų bazė vėliau gali būti panaudota Komisijai ir valstybėms narėms imantis iniciatyvų parengti nenumatytų atvejų priemones būsimoms krizėms.

69 C(2022) 1404 final.

70 JT neįgaliųjų teisių konvencijos (JT NTK) 2, 9 ir 11 straipsniai.

5) Minimalaus susisiekimo ir keleivių apsaugos užtikrinimas

Kai kyla sunkumų teikti transporto paslaugas, svarbu išlaikyti pakankamą kolektyvinį viešąjį transportą miestuose bei regionuose ir tarp jų. Tai gali būti ypač sudėtinga pasienio regionuose, kuriuose esminių paslaugų teikimas gali priklausyti nuo pasienio darbuotojų. Todėl valstybės narės turėtų apsvarstyti galimybę skubiai skirti kolektyvinio transporto paslaugų viešojo pirkimo sutartis arba iš dalies pakeisti esamas sutartis, kad būtų tenkinami visuomenės kelionių poreikiai. ES geležinkelių, kelių ir jūrų viešojo transporto taisyklėse jau numatyta tam tikromis sąlygomis taikytina skubos tvarka. Peržiūrėdama Oro susisiekimo paslaugų reglamentą, Komisija apsvarstys galimybes sudaryti palankesnes sąlygas valstybėms narėms skubiai skirti paslaugų viešojo pirkimo sutartis, kad per krizę būtų užtikrintas būtinausias susisiekimas.

Komisija taip pat ragina regionų ir vietos valdžios institucijas stiprinti pasirengimą. Vadovaudamasi atsparesnio ir patikimesnio judumo mieste planavimo gairėmis⁷¹, Komisija atkreipė dėmesį į būtinybę pasirengti bet kokiam nenumatytam atvejui ir į judumo mieste svarbą bendram miestų teritorijų atsparumui. Tai atsispindėtų tolesniuose veiksmuose, pavyzdžiui, 2022 m. planuojamoje pateikti Komisijos rekomendacijoje dėl tvaraus judumo mieste planų ir specialiose diskusijose su valstybių narių ir miestų ekspertais dėl papildomų priemonių, kurios judumą mieste padarytų atsparesnį.

Kitas būdas užtikrinti minimalų susisiekimą krizių atveju – didinti transporto infrastruktūros ir veiklos vykdytojų atsparumą sukrėtimams. Pagal Komisijos pasiūlymą dėl naujo TEN-T reglamento valstybės narės turėtų didinti TEN-T tinklo saugumą ir atsparumą klimato kaitai, ekologinėms ir žmogaus sukeltoms katastrofoms ir kitiems ypatingiems įvykiams, kurie daro poveikį ES transporto sistemai.

Komisija nagrinėja galimybes imtis teisėkūros iniciatyvų, kuriomis būtų siekiama apsaugoti keleivius nuo vežėjų likvidumo krizės rizikos arba nemokumo – padėties, kuri dažnai susijusi su krize. Komisija taip pat aiškiau apibrėš ir gins keleivių teises, jeigu jos galėtų nukentėti dėl krizės, taip pat paaiškins, kaip jas apsaugoti nuo rizikos, kuriai netaikomos šiuo metu galiojančios ES keleivių teisių taisyklės.

6) Dalijimasis transporto informacija

Labai svarbu, kad pagrindiniai subjektai dalytųsi informacija. Komisija, valstybių narių valdžios institucijos (įskaitant subnacionalinio lygio valdžios institucijas), ES agentūros, kitos ES institucijos (įskaitant Parlamentą ir Tarybą), transporto bendrovės, keleiviai, transporto darbuotojai, įmonės ir transporto organizacijos bei asociacijos turėtų dalytis naujausia informacija ir turėti galimybę jos gauti, kad galėtų kaip partneriai spręsti problemas. Siekiant veiksmingai reaguoti į krizes, taip pat svarbu reguliariai diskutuoti ir bendradarbiauti tarptautiniu lygmeniu (pvz., Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje, Tarptautinėje jūrų organizacijoje ir Pasaulio sveikatos organizacijoje). Kad būtų pasirengta visoms galimoms krizėms (pvz., nuo interneto atsijungimo iki palydovinio ryšio nutrūkimo), rengiant krizių scenarijus reikės nustatyti protokolus dėl tinkamiausių ryšių ir (arba) sklaidos kanalų ir susijusių klausimų. Jeigu įvyktų išpuolis prieš pagrindines ryšių sistemas, su valstybių narių valdžios institucijomis reikėtų nustatyti alternatyvias ir atsargines sistemas, kad būtų užtikrinta galimybė suinteresuotiesiems subjektams veiksmingai palaikyti ryšius. Bus svarstomi alternatyvūs informacijos perdavimo ir rinkimo būdai, kad būtų galima gauti informaciją tikroju laiku, jeigu įprastiniai kanalai nebeveiktų.

71 COM(2021) 811 final.

GALILEO žaliųjų koridorių programėlė

ES kosmoso programos agentūra sukūrė GALILEO žaliųjų koridorių mobiliąją programėlę. Joje tikroju laiku apžvelgiama padėtis ES pasienyje ir vykdoma stebėseną, kad būtų galima nurodyti laukimo laiką. Programėlė padėjo sunkvežimių vairuotojams ir transporto bendrovėms planuoti keliones ir spręsti dėl kelionių apribojimų kylančius sunkumus. Ji taip pat padėjo nacionalinėms valdžios institucijoms veiksmingiau valdyti prekių tranzitą. Komisija ir ES kosmoso programos agentūra parūpino išteklių GALILEO žaliųjų koridorių programėlei tobulinti. Šiuo metu kuriama patobulinta programėlė turėtų atitikti atnaujintame Žaliųjų koridorių komunikate nurodytas funkcijas ir geografinę aprėptį.

7) Patikimesnis transporto politikos koordinavimas

Nacionalinių transporto kontaktinių centrų tinklas ir toliau bus pagrindinis diskusijų dėl transporto krizių centras. Taip bus išvengta lygiagretaus sprendimų priėmimo ir sudarytos sąlygos greitai reaguoti, o konkretūs transporto klausimai bus sprendžiami forume, turinčiame techninių žinių apie sektorių. Remdamasi teigiama šio tinklo veiklos patirtimi ir atsižvelgdama į suinteresuotųjų subjektų nuomonę, kad reikia geriau koordinuoti nacionalines priemones ir trumpinti reagavimo laiką, Komisija siūlo sustiprinti šio tinklo vaidmenį, kad jis daugiau veiktų nuolat ir vykdytų įvairesnes užduotis, pasirengęs bet kuriuo metu greitai reaguoti. **Tinklas turėtų ir toliau veikti lanksčiai ir neformaliai, kad greitai reaguotų į krizę, dėl kurios kyla ilgalaikių ir didelių ES transporto sistemos sutrikimų.** Jis turėtų veikti kaip forumas, kuriame būtų aptariamoms ir įgyvendinamos nenumatytų atvejų priemonės ir jų atšaukimas. Tinklui pirmininkaus Komisija, o į jį susiburs valstybių narių transporto ministerijų bei agentūrų ir ES transporto agentūrų atstovai. Kiti subjektai, pavyzdžiui, kitos ES agentūros ir įstaigos, kitų valstybių narių ministerijų atstovai ir transporto srities suinteresuotieji subjektai, galėtų būti kviečiami dalyvauti konkrečiose diskusijose.

Komisija užtikrins informacijos srautą tarp tinklo, IPCR, kitų Tarybos grupių ir ES bei tarptautinių forumų. Tinklas taip pat informuos apie ES agentūrų ir tarptautinių partnerių organizuojamų pasirengimo krizėms testų rezultatus. Jis taip pat gali siūlyti ir koordinuoti specialius mokymus, kad būtų išbandomi protokolai ir gerinamas pasirengimas krizėms. Prireikus tinklas dalyvaus testuojant pasirengimą. Komisija taip pat toliau reguliariai stebės laukimo laiką sienos perėjimo punktuose, kuriuose įrengti žalieji koridoriai, ir apie tai praneš tinklui. Taip bus galima nedelsiant reaguoti į bet kokias kylančias problemas.

8) Kibernetinio saugumo didinimas

Komisija kibernetinio saugumo srityje glaudžiau bendradarbiaus su Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra (EASA), Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA), ES geležinkelių agentūra (ERA), Europos Sąjungos didelės apimties IT sistemų laisvės, saugumo ir teisingumo erdvėje operacijų valdymo agentūra (eu-LISA) ir ENISA. Šiuo metu galiojančiais ES aviacijos ir jūrų teisės aktais valdžios institucijos ir suinteresuotieji subjektai įpareigojami atlikti rizikos vertinimus, per kuriuos nustatomi ypatingos svarbos duomenys ir sistemos, ir įdiegti tinkamas priemones bet kokiai likutinei rizikai pašalinti. Siekiant ugdyti kibernetinį sąmoningumą, didinti kibernetinį atsparumą, gerinti mokymus ir dalijimąsi informacija šios priemonės turėtų būti plėtojamos toliau. Pagal 3 veiksmą ateityje peržiūrint ES transporto teisės aktus reikėtų atsižvelgti į kibernetinių išpuolių riziką ir prireikus ją mažinti.

Komisija pasiūlė išsamią teisės aktų sistemą, kad būtų apsaugomi ypatingos svarbos infrastruktūros objektai ir, be kita ko, užtikrinamas transporto sektoriaus atsparumas.

Direktyvos dėl ypatingos svarbos subjektų atsparumo peržiūros pasiūlyme⁷² reikalaujama, kad ypatingos svarbos subjektai, kurie, kaip nustatė valstybės narės, vidaus rinkoje teikia esmines paslaugas, atliktų rizikos vertinimą ir imtųsi atsparumo didinimo priemonių, siekdami tapti atsparesni visai aktualiai žmogaus sukeltai ir natūraliai nekibernetinei rizikai. Kai bus priimtas galutinis tekstas, Komisija stengsis užtikrinti, kad šis teisės aktas būtų įgyvendintas laiku, ir teiks paramą valstybėms narėms ir ypatingos svarbos subjektams: be kita ko, rengs Sąjungos lygmens rizikos apžvalgą, sudarys sąlygas keistis geriausia patirtimi ir rengs testus, taip pat palengvins bendradarbiavimą su valstybėmis narėmis. Tuo pačiu metu pateiktame Tinklų ir informacijos saugumo direktyvos peržiūros pasiūlyme⁷³ Komisija siūlo didinti atsparumą ir pasirengimą reikalaujama, kad organizacijos, įskaitant veikiančias transporto sektoriuje, įdiegtų veiklos tęstinumo užtikrinimo ir krizių valdymo priemones.

Komisija ir ES agentūros toliau remis kibernetinio saugumo protokolų rengimą, kad įvykus incidentui būtų užtikrinamas veiklos tęstinumas. ENISA paskelbė gaires dėl kibernetinio saugumo rizikos valdymo geležinkelių sektoriuje⁷⁴ ir uostuose⁷⁵. EASA rengia teisės aktus, kuriais siekiama užtikrinti saugą civilinės aviacijos sektoriuje. EMSA, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis ir jūrų sektoriaus atstovais, siekia nustatyti galimas kibernetinio saugumo spragas ir veiksmus joms pašalinti. Remiantis šio darbo rezultatais, bus toliau dirbama su Komisija, pavyzdžiui, rengiant laivams skirtas kibernetinio saugumo priemones.

Komisija taip pat bendradarbiaus su tarptautiniais partneriais. Remdamasi ES skaitmeninio COVID pažymėjimo ir kitų ES gairių pavyzdžiu, 2021 m. EBPO priėmė gaires, kuriomis siekiama sudaryti palankesnes sąlygas tarptautinėms kelionėms⁷⁶. Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO) priėmė prevencinių kibernetinio saugumo priemonių standartus, o 2019 m. jie buvo perkelti į ES aviacijos saugumo teisę⁷⁷. Be to, ICAO rezoliucijoje A40-12/1 šalys ir sektoriaus atstovai paraginti, be kita ko, nustatyti kibernetinio saugumo grėsmes ir riziką civilinės aviacijos operacijoms ir ypatingos svarbos sistemoms, taip pat jų pasekmes. Komisija ir valstybės narės taip pat aktyviai dalyvauja keliose ICAO vykdomose kibernetinio saugumo srities veiklose, be kita ko, įgyvendinant ICAO kibernetinio saugumo veiksmų planą⁷⁸. Komisija ir toliau glaudžiai bendradarbiaudama su Eurokontrole propaguos suderintą požiūrį į kibernetinį saugumą ir kibernetinį atsparumą: didins informuotumą ir bendradarbiaus su suinteresuotaisiais subjektais, kad būtų plėtojamos apsaugos nuo kibernetinės grėsmės priemonės. Be to, Komisija toliau remis tarptautinį jūrų kibernetinį saugumą Tarptautinėje jūrų organizacijoje (IMO). Visų pirma, IMO pateikė rekomendaciją laivybos bendrovėms savo saugos valdymo sistemose tinkamai atsižvelgti į kibernetinę riziką, ir ja remdamasi sektoriaus asociacijos parengė gaires.

72 COM(2020) 829 *final*.

73 COM(2020) 823 *final*.

74 <https://www.enisa.europa.eu/publications/railway-cybersecurity-good-practices-in-cyber-risk-management>

75 <https://www.enisa.europa.eu/publications/guidelines-cyber-risk-management-for-ports/>

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

77 2019 m. rugsėjo 25 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/1583, kuriuo dėl kibernetinio saugumo priemonių iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2015/1998, kuriuo nustatomos išsamios bendrųjų pagrindinių aviacijos saugumo standartų įgyvendinimo priemonės (C/2019/6825, OL L 246, 2019 9 26, p. 15–18).

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

9) Transporto sektoriaus pasirengimo nenumatytiems atvejams testavimas

Kartu su atitinkamomis agentūromis ir kitais subjektais Komisija, naudodamasi esamais procesais, siūlo atlikti pasirengimo nenumatytiems atvejams testus, kad būtų įvertintas plane numatytas pasirengimas krizei.

Siekiant, kad ir indėlis, ir rezultatai būtų kuo didesni, **šie testai turėtų būti integruoti į Komisijos bendrą krizių valdymo sistemą ir, kiek įmanoma, būti esamų ES pratybų dalis.** Pavyzdys – 2022 m. lygiagrečios ir suderintos pratybos, kurios apims ir transporto komponentą. Tokie testai galėtų būti grindžiami įvairiais poveikio ES transporto sistemai scenarijais, tokiais kaip pandemija, gamtinė nelaimė, teroristinis išpuolis, energijos trūkumas, didelio masto kibernetinė ataka, įskaitant išpuolį naudojant išpirkos reikalavimo programinę įrangą, arba didelį telekomunikacijų gedimą. Priklausomai nuo aplinkybių, reikėtų pasistengti kiek įmanoma labiau įtraukti atitinkamus subjektus, kurių indėlis į testus gali būti svarus, pavyzdžiui, ENISA, EMSA, EASA, Eurokontrolės tinklo valdytoją ir ERA. Europos aviacijos krizių koordinavimo padalinys, kuriam vadovauja Eurokontrolės tinklo valdytojas, gali padėti spręsti aviacijos sektoriaus uždavinius, pavyzdžiui, susijusius su sveikata, sienomis ir kelionių apribojimais.

Per tuos pasirengimo nenumatytiems atvejams testus įgyta patirtis turėtų padėti transporto pramonei ir valdžios institucijoms rengiant kiekvienam savo veiklos tęstinumo planus. Kad galėtų reaguoti į įvairias krizes, jie turėtų svarstyti, ar įdiegti atsargines sistemas ir numatyti papildomus sprendimus (pvz., alternatyvius maršrutus, diversifikuotą tiekimą, alternatyviuosius degalus, atsargines duomenų bazines, nepertraukiamą susisiekimą ir kitas technologines sistemas bei infrastruktūros objektus). Valstybės narės taip pat turėtų toliau didinti jų teritorijoje esančios transporto infrastruktūros (įskaitant uostus ir oro uostus) atsparumą ir prieinamumą ir užtikrinti galimybę gauti papildomų paslaugų (pvz., galimybę naudotis degalų papildymo punktais, tinkamo lygio sanitarijos įrenginiais, maitinimo ir apgyvendinimo paslaugomis). Pasirengimo nenumatytiems atvejams testų rezultatais taip pat turėtų būti naudojamos rengiant mokymus (bendradarbiaujant su transporto sektoriaus suinteresuotaisiais subjektais ir valstybėmis narėmis) ir didinant informuotumą. Nacionalinių transporto kontaktinių centrų tinklas aptars per tokius testus įgytą patirtį ir prirėkus pasiūlys specialių mokymų pasirengimui gerinti.

10) Bendradarbiavimas su tarptautiniais partneriais

Bet kuri krizė, daranti poveikį ES transporto sistemai, galėtų turėti pasaulinį matmenį. Iš viešosiose konsultacijose⁷⁹ pateiktų atsiliepimų matyti, kad reikia stiprinti tarptautinius koordinavimo mechanizmus, nes COVID-19 pandemija atskleidė trūkumų, susijusių su gebėjimu suderinti pasaulinį atsaką. Todėl, laikantis strategijos „Global Gateway“, pasirengimo krizėms stiprinimas turėtų būti reguliariai aptariamas su pagrindiniais ES tarptautiniais partneriais, visų pirma tais, su kuriais sieja glaudesni transporto ryšiai ir kurie turi specifinės su krize susijusios patirties. COVID-19 pandemija ir Rusijos invazija į Ukrainą atskleidė, kaip svarbu bendradarbiauti su Vakarų Balkanais (per Transporto bendriją), kad žalieji koridoriai tinkamai veiktų ir už ES ribų, **taip pat plėsti TEN-T tinklą.** Be to, pastarojo meto krizės parodė, kaip svarbu skirti ypatingą dėmesį Vidurinei Azijai, taip pat atokioms vietovėms ir užjūrio teritorijoms, atsižvelgiant į jų specifinius transporto poreikius. Komisija ir EIVT visuose atitinkamuose tarptautiniuose forumuose ir organizacijose, pavyzdžiui, ICAO ir IMO, toliau skatins rūpintis pasirengimu krizėms. Be to, planuojamu Šengeno sienų kodekso pakeitimu, kuriuo

⁷⁹https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Transporto-sektoriui-skirtas-nenumatytu-atveju-planas_lt

siekiami supaprastinti nebūtinų kelionių apribojimo tvirtinimo procedūrą, taip pat pabrėžiama būtinybė tinkamai bendradarbiauti su ES nepriklausančiomis šalimis. Hibridinės grėsmės jau dabar yra vienas pagrindinių ES ir NATO bendradarbiavimo, grindžiamo 2016 ir 2018 m. Varšuvos ir Briuselio bendromis deklaracijomis, objektų⁸⁰.

4 IŠVADOS

Rusijos agresija prieš Ukrainą daro didelį poveikį ES transporto sistemai. Greta COVID-19 pandemijos sukeltų iššūkių tenka spręsti ir tokias problemas kaip kylančios naftos ir dujų kainos, nutrūkusios tiekimo grandinės, uždaryta oro erdvė ir rinkos, taip pat galimas transporto darbuotojų trūkumas. Tačiau šiame konflikte matyti, kad per COVID-19 krizę ES įgijo daug patirties, – tai ir lėmė jos greitą reagavimą į šį karą. Šis konfliktas taip pat atskleidė būtinybę mažinti ES priklausomybę nuo importuojamo iškastinio kuro.

Keičiantis rizikos pobūdžiui, reikia išsamaus šiame komunikate nurodytų priemonių rinkinio. Pasirengimo lygis gali ir turėtų būti padidintas. Nors prevencijos ir pasirengimo iniciatyvos leidžia mums prisitaikyti prie klimato kaitos ir mažinti nuolat kintančią riziką, jas tolydžio reikia pritaikyti ir peržiūrėti. Reikia toliau tobulinti ir stiprinti skubaus įspėjimo sistemas, kad būtų galima priimti sprendimus remiantis praktiškai naudinga informacija, taip pat užtikrinti, kad anksti gavus informaciją ir (arba) susiorientavus būtų galima anksti imtis veiksmų. Gatavo sprendimo, kaip ateityje įveikti nenuspėjamą krizę, nėra. Geriausias sprendimas – stengtis daugiau sužinoti apie pažeidžiamumą bei riziką ir juos mažinti. Taip bus kuriami ir išlaikomi ES pajėgumai greitai, koordinuotai ir bendradarbiaujant reaguoti taikant ES, nacionalinių ir vietos priemonių derinį.

Labai svarbu, kad valstybės narės taikytų nenumatytų atvejų principus ir visapusiškai naudotųsi Komisijos nenumatytų atvejų priemonių rinkiniu, derindamos įvairias priemones pagal konkrečias spręstinas problemas. Komisija, bendradarbiaudama su ES agentūromis, aktyviai vadovaus šiam procesui ir stiprins pasirengimą reaguoti į krizę, koordinuodama Nacionalinių transporto kontaktinių centrų tinklo veiklą ir reguliariai rengdama diskusijas su tarptautiniais partneriais ir suinteresuotaisiais subjektais.

Komisija remia valstybių narių pastangas gerinti pasirengimą krizėms. Valstybės narės, remdamosi per COVID-19 ir Ukrainos krizes, taip pat per kitokį pasirengimo nenumatytiems atvejams testą įgyta patirtimi, turėtų intensyviau bendradarbiauti ir diskutuoti su suinteresuotaisiais subjektais, kad jie geriau pasirengtų poveikį transporto sektoriui turinčiai krizei ir tinkamiau į ją reaguotų. Komisija taip pat remia šį procesą su ES agentūromis reguliariai organizuodama krizių imitavimo testą ir dalyvis sukauptą patirtimi.

Komisija ragina Parlamentą ir Tarybą visokeriopai dalyvauti teisėkūros darbe siekiant modernizuoti ir didinti ES transporto sektoriaus atsparumą. Siekiant užtikrinti ilgalaikį ES transporto atsparumą bus labai svarbu užbaigti darbą, susijusį su dar nepriimtais pasiūlymais dėl TEN-T, intelektinių transporto sistemų, Bendro Europos dangaus, „RefuelEU Aviation“, „FuelEU Maritime“ ir Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamento. ES regionų ir vietos valdžios institucijos, bendradarbiaudamos su Komisija, taip pat turėtų gerinti judumą mieste pagal naująją judumo mieste sistemą.

⁸⁰ 2021 m. birželio 3 d. Šeštoji pažangos ataskaita dėl bendrų pasiūlymų rinkinio, kuriam 2016 m. gruodžio 6 d. pritarė ES Taryba, o 2017 m. gruodžio 5 d. – NATO Taryba, įgyvendinimo.