



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2022. gada 25. maijā
(OR. en)

9490/22

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

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsektretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2022. gada 23. maijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsektretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2022) 211 final
Temats:	KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI Ārkārtas rīcības plāns transporta nozarei

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2022) 211 *final*.

Pielikumā: COM(2022) 211 *final*



Briselē, 23.5.2022.
COM(2022) 211 final

**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS
EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI**

Ārkārtas rīcības plāns transporta nozarei

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

Ārkārtas rīcības plāns transporta nozarei

1 IEVADS

Pēdējos divos gados ES transporta nozari ir nopietni ietekmējušas divas lielas krīzes — Covid-19 pandēmija un Krievijas militārā agresija pret Ukrainu. Covid-19 pandēmija ir smagi skārusi sabiedrību, arī transporta nozari¹. Lai ierobežotu uzliesmojumu, tika veikti vairāki pasākumi, kas ierobežo starptautisko un vietējo ceļošanu, piemēram, fiziska distancēšanās, rīkojumi palikt mājās, sabiedriskā transporta slēgšana, kontaktu izsekošana un karantīna, kā arī robežu slēgšana. Valstu pasākumu koordinācijas trūkums vēl vairāk ietekmēja transporta nozari, ierobežojot pārrobežu transporta darbības², kas bieži vien pastiprināja sākotnējā satricinājuma sekas uz cilvēkiem un ekonomiku³.

No Krievijas militārās agresijas pret Ukrainu izrietošo seku pilnais apmērs vēl nav skaidrs. Kopš iebrukuma sākuma dalībvalstu iestādes un ES transporta uzņēmumi — jo īpaši valstīs, kas robežojas ar Ukrainu, — sniedz humāno palīdzību vēl nepieredzētā apmērā. Kara un sankciju dēļ arī ES transporta jomā radušies daudzi izaicinājumi: konflikta zonā iestrēguši kravas automobiļu vadītāji, Krievijas gaisa telpas slēgšana, Ukrainas transporta infrastruktūras iznīcināšana, piegādes ķēžu pārtraukšana un augšupvērsti spiedienu uz naftas cenām.

Šie divi notikumi nav pirmie nozīmīgie traucējumi ES transporta sistēmā. Arī Islandes vulkāna Eijafjallajegidla [*Eyjafjallajökull*] izvirdumam 2010. gada 14. martā un Raštates [*Rastatt*] tuneļa iegruvumam 2017. gada 12. augustā bija sistēmiska ietekme uz transporta nozari gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu jomā.

Šajā paziņojumā izklāstītajā ārkārtas rīcības plānā transporta nozarei ir ierosināts instrumentu kopums jebkāda veida krīzes pārvarēšanai transporta nozarē⁴. Šis paziņojums ir atbilde uz Padomes aicinājumu⁵ Komisijai izstrādāt ārkārtas rīcības plānu Eiropas kravu pārvadājumu nozarei pandēmijas vai citas smagas krīzes gadījumā. Turklāt Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija⁶ paredzēja, ka Komisija sagatavo krīzes ārkārtas rīcības plānu, lai nodrošinātu darbības nepārtrauktību un koordinētu reaģēšanas pasākumus transporta nozarē. Plāns ir izstrādāts, pamatojoties uz Covid-19

1 2020. gadā Eiropas gaisa satiksmes līmenis bija 45 % apmērā no 2019. gada līmeņa un pasažieru skaits attiecīgi samazinājās par vairāk nekā 70 % (Eirokontrolē). Dažos 2020. gada mēnešos to pasažieru skaits, kuri iekāpj un izkāpj ES ostās, salīdzinot ar 2019. gadu, samazinājās gandrīz par pusi (par 45 %). Arī dzelzceļa pasažieru skaits samazinājās par 42 % (*Eurostat*). Kopējais apgrozījums transporta pakalpojumu nozarē laikposmā no 2019. līdz 2020. gadam samazinājās par 13 %.

2 Pasākumu datubāzi skatīt vietnē <https://covid-statistics.jrc.ec.europa.eu/RMeasures>.

3 Covid-19 ietekme uz iekšējo tirgu, IPOL_STU(2021)658219_EN.

4 Iespējamo krīžu piemēri ir dabas katastrofas, pandēmijas, teroristu uzbrukumi, kibernetiskie uzbrukumi, izspiedējprogrammatūras, militāri konflikti, tiltu vai tuneļu sagrūšana vai citi infrastruktūras bojājumi, kā arī elektroenerģijas padeves pārtraukumi.

5 Padomes secinājumi, ST 12391/20.

6 COM(2020) 789 final.

pandēmijas laikā gūto pieredzi un īstenotajām iniciatīvām, piemēram, Paziņojumu par zaļajām joslām⁷, Vadlīnijām attiecībā uz jūrniekiem⁸ un *Omnibus* Covid-19 tiesību aktiem, ar ko ievieš pagaidu pasākumus transporta jomā⁹. Plāns ir viens no Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas 8. pamatiniciatīvas “Vienotā tirgus nostiprināšana” (58. darbība) mērķuzdevumiem. Tas papildina 56. darbību, kuras mērķis ir novērtēt Covid-19 pandēmijas ietekmi uz transporta savienojamību un konkurenci vienotajā tirgū. Galvenā uzmanība tajā ir pievērsta transporta nozarei — Komisija gaidāmajā Vienotā tirgus ārkārtas instrumentā¹⁰ pievērsīsies plašākiem jautājumiem par preču un pakalpojumu brīvu apriti un personu brīvu pārvietošanos ES vienotajā tirgū un produktu un pakalpojumu pieejamību.

Daudzi no šajā plānā ierosinātajiem instrumentiem un principiem jau ir izrādījušies noderīgi, lai palīdzētu risināt problēmas, ko radījusi Krievijas militārā agresija pret Ukrainu. Lai gan turpmāk ir izklāstīti daži no sākotnējiem secinājumiem, pamatota ir pastāvīga risināmo problēmu atkārtota izvērtēšana. Tādējādi nākamajā iedaļā galvenā uzmanība pievērsta ES reaģēšanai uz Covid-19 pandēmiju. Pēc tās ir uz nākotni vērsta iedaļa par krīzgatavību, kurā noteikti principi, kas jāievēro, risinot ārkārtas situācijas transporta jomā, un piedāvāts darbību instrumentu kopums.

2 ATBALSTA SNIEGŠANA TRANSPORTA NOZAREI KRĪŽU LAIKĀ

ES ātri rīkojās, lai risinātu Covid-19 izraisītās problēmas un atjaunotu transporta savienojamību. Reaģēšana bija vērsta uz nepārtrauktas preču plūsmas un transporta pakalpojumu nodrošināšanu bez kavēšanās. Tomēr Covid-19 pandēmija parādīja arī to, kā atbildības sadalījums starp ES un dalībvalstīm svarīgos jautājumos, piemēram, veselības un robežkontroles jomā, var radīt problēmas ātras un koordinētas politiskās reaģēšanas nodrošināšanā.

2.1. Koordinācija, uzraudzība un informācijas sniegšana

Koordināciju transporta nozarē uzlaboja Nacionālo transporta kontaktpunktu tīkls. Tas tika izveidots saskaņā ar Paziņojumu par zaļajām joslām, lai risinātu konkrētus ar transportu saistītus jautājumus, un to koordinē Komisija. Tīklam ir bijusi būtiska ietekme uz krīzes pārvarēšanu, un tas papildina ES integrēto krīzes situāciju politiskās reaģēšanas (*IPCR*) mehānismu, kas tika iedarbināts pašā krīzes sākumā 2020. gada janvārī.

Tomēr sarežģīta ir bijusi informācijas sniegšana reāllaika režīmā. Nemitīgi mainīgās pandēmijas situācijas, prasību un noteikumu dēļ būtiska ir bijusi atjaunināta informācija. Informācija iedzīvotājiem un uzņēmumiem visā ES tika sniegta tīmekļa vietnē un mobilajā lietotnē “Re-open EU”¹¹. Svarīgs informācijas kanāls bija Komisijas portāls “Tava Eiropa”¹², un 2021. gada jūlijā tas tika apmeklēts 9,9 miljonus reižu. Šiem instrumentiem ir bijusi liela nozīme drošas ceļošanas un tūrisma atjaunošanā. Vienlaikus — biežās noteikumu maiņas un nepilnīgās informācijas plūsmas starp valstu iestādēm un

7 C(2020) 1897.

8 C(2020) 3100.

9 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/698 (2020. gada 25. maijs), ar ko nosaka īpašus un pagaidu pasākumus saistībā ar Covid-19 uzliesmojumu attiecībā uz dažu sertifikātu, apliecību, licenču un atļauju atjaunošanu vai pagarināšanu un dažu periodisku pārbaužu un periodisku mācību atlikšanu dažās transporta tiesību aktu jomās, OV L 165, 27.5.2020., 10.–24. lpp.

10 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13181-Single-market-new-EU-instrument-to-guarantee-functioning-of-single-market-during-emergencies_lv.

11 “Re-open EU” sniedz ar Covid-19 saistīto informāciju par ceļošanas un veselības aizsardzības pasākumiem ES un Šengenas zonas valstīs (Islandē, Lihtenšteinā, Norvēģijā, Šveicē). Informācija tiek bieži atjaunināta un ir pieejama 24 valodās.

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

Komisiju dēļ — informācija par dažiem noteikumiem dažkārt ir bijusi novecojusi¹³. Tīmekļa vietne ir palīdzējusi pasažieriem, bet tajā nav noteikumu transporta nozares darbiniekiem.

Krievijas agresija pret Ukrainu: koordinācija, uzraudzība un informācijas apmaiņa

Pirmajās dienās pēc Krievijas militārās agresijas pret Ukrainu sākuma atkal tika apvienots Nacionālo transporta kontaktpunktu tīkls. Tas ir bijis forums dalībvalstīm, Komisijai, citām ES struktūrām un dažkārt pat Ukrainas pārstāvjiem. Tīklā ir apspriesta un koordinēta rīcība nolūkā izveidot jaunus transporta maršrutus un piegādes ķēdes un saglabāt pastāvošos maršrutus uz Ukrainu un no tās.

2.2. Šķēršļu likvidēšana kravu pārvadājumu jomā

Zaļo joslu sistēma¹⁴ ir saglabājusi ES satiksmes plūsmu un ļāvusi transporta nozares darbiniekiem bez diskriminācijas šķērsot robežas. Komisija aicināja dalībvalstis *TEN-T* tīkla iekšējo robežu šķērsošanas vietas noteikt par “zaļās joslas” robežšķērsošanas vietām, uz kurām attiecas konkrēti noteikumi. Iekšējo sauszemes robežu šķērsošanai šajās “zaļās joslas” robežšķērsošanas vietās nevajadzētu ilgt vairāk kā 15 minūtes, un tās būtu jāatver visiem kravas transportlīdzekļiem, kas pārvadā jebkāda veida preces.

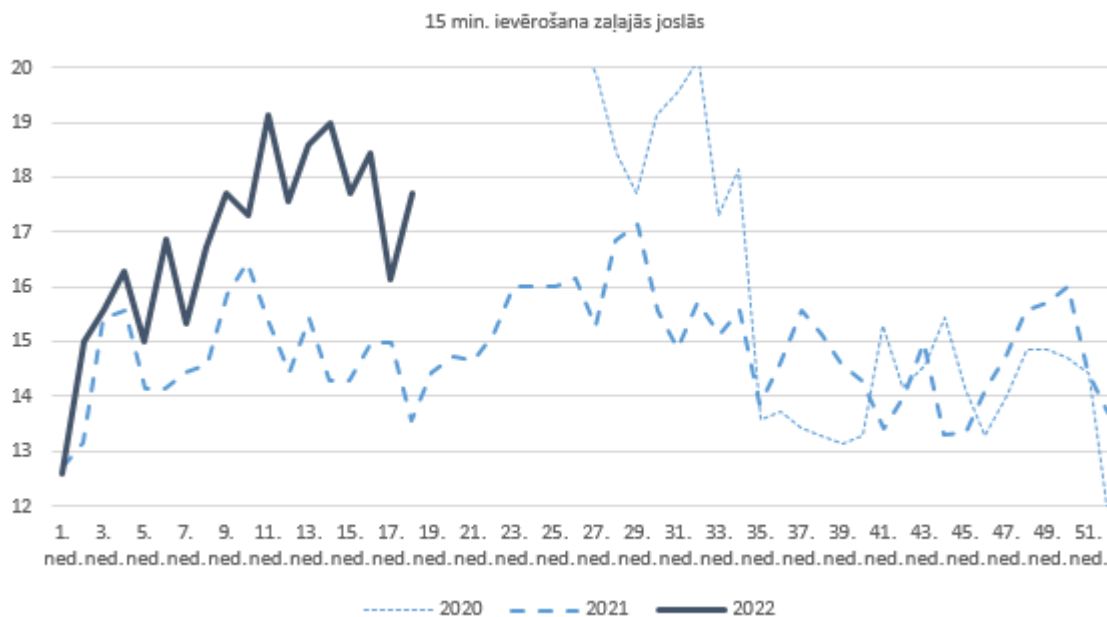
Ieinteresētās personas plaši atzina¹⁵, ka zaļās joslas dod tūlītēju rezultātu nepārtrauktu transporta pakalpojumu nodrošināšanā un piegādes ķēžu traucējumu ierobežošanā. Tas ir mazinājis Covid-19 ierobežojumu ekonomisko ietekmi uz transporta uzņēmumiem un veicinājis ES ekonomikas atveseļošanu. Sanitārijas un atpūtas vietu noteikumu dēļ minētās joslas ir nodrošinājušas arī transporta nozares darbinieku veselību un drošību. Pasākums ir bijis veiksmīgs: ikdienas uzraudzība, ko izstrādājusi Eiropas Savienības Kosmosa programmas aģentūra, ir parādījusi, ka vidējais gaidīšanas laiks Šengenas iekšējo robežu šķērsošanas vietās nepārsniedza 15 minūšu sliekšni¹⁶.

13 Eiropas Revīzijas palātas novērtējums par “Re-Open.eu”, Īpašais ziņojums 15/2021 “Aviopasažieru tiesības Covid-19 pandēmijas laikā: svarīgas tiesības nav aizsargātas, lai gan Komisija centās rīkoties”.

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

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

16 Vidējais robežšķērsošanas laiks dienā visās ES robežšķērsošanas vietās *TEN-T* tīklā no 2020. gada 3. jūnija (kad sākās uzraudzība) līdz 2021. gada 30. septembrim bija 15,5 minūtes ar 2,8 minūšu standartnovirzi. Tie paši rādītāji 2021. gadā bija attiecīgi 15,1 un 2 minūtes.



1. tabula. Vidējais iknedēļas robežšķērsošanas laiks minūtēs (visās ES robežšķērsošanas vietās) un tā lineārā tendence laikposmā no 2020. gada jūnija līdz 2022. gada maijam.

Papildus tam ES veica konkrētus pasākumus, lai nodrošinātu, ka tiesību aktus var grozīt vai interpretēt tā, lai saglabātu transporta savienojamību krīzes laikā. Daži transporta uzņēmumi nespēja pabeigt vajadzīgās procedūras, lai izpildītu ES noteikumus par sertifikātu (piemēram, drošības sertifikātu), apliecību (piemēram, vadītāja apliecību) vai atļauju atjaunošanu vai pagarināšanu. Pārvietošanās ierobežojumu dēļ dalībvalstis nevarēja nodrošināt saskaņā ar ES transporta noteikumiem vajadzīgo attiecīgo testu, apmācības vai inspekciju veikšanu piemērojamajos termiņos. Pieņemot Regulu (ES) 2020/698¹⁷ (*Omnibus I*) un Regulu (ES) 2021/267¹⁸ (*Omnibus II*), ES pagarināja attiecīgajos ES tiesību aktos transporta jomā noteiktos laikposmus attiecībā uz apmācību, inspekcijām un sertifikātu, apliecību, licenču un atļauju izdošanu. Šos pasākumus, kuros tika rūpīgi izvērtēta transporta drošība, plaši atbalstīja ieinteresētās personas¹⁹, un tie ir nodrošinājuši, ka transporta uzņēmumi un attiecīgās fiziskās personas var turpināt savas darbības.

2.3. Pasažieru un transporta nozares darbinieku ceļošanas pasākumu koordinēšana

Kopš pandēmijas sākuma Komisija ir veicinājusi koordinētu pieeju pandēmijas dēļ vajadzīgajiem brīvas pārvietošanās ierobežojumiem ES. Lai izvairītos no traucējumiem transporta nozarē, Padomes Ieteikumā (ES) 2020/1475²⁰ un tā turpmākajos grozījumos tika apstiprināts, ka transporta nozares darbiniekiem principā nav jāveic testi vai jāievēro karantīna un, ja tests ir vajadzīgs, var izmantot ātros

17 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/698 (2020. gada 25. maijs), ar ko nosaka īpašus un pagaidu pasākumus saistībā ar Covid-19 uzliesmojumu attiecībā uz dažu sertifikātu, apliecību, licenču un atļauju atjaunošanu vai pagarināšanu un dažu periodisku pārbaūžu un periodisku mācību atlikšanu dažās transporta tiesību aktu jomās, OV L 165, 27.5.2020., 10. lpp.

18 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/267 (2021. gada 16. februāris), ar ko nosaka īpašus un pagaidu pasākumus saistībā ar Covid-19 krīzes noturību attiecībā uz dažu sertifikātu, apliecību, licenču un atļauju atjaunošanu vai pagarināšanu, dažu periodisku pārbaūžu un periodisku mācību atlikšanu dažās transporta tiesību aktu jomās un dažu Regulā (ES) 2020/698 minēto laikposmu pagarināšanu, OV L 60, 22.2.2021., 1. lpp.

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

20 Padomes Ieteikums (2020. gada 13. oktobris) par koordinētu pieeju brīvas pārvietošanās ierobežošanai sakarā ar Covid-19 pandēmiju, OV L 337, 14.10.2020., 3. lpp.

antigēna testus. Tā pēctecis — Padomes Ieteikums (ES) 2022/107²¹ — paredz, ka transporta nozares darbiniekiem nevajadzētu prasīt ES digitālo Covid sertifikātu.

Reaģējot uz Ukrainas krīzi, Komisija savā Paziņojumā par operatīvajām vadlīnijām ārējo robežu pārvaldībai ar mērķi atvieglināt robežšķērsošanu pie ES un Ukrainas robežām²² apstiprināja, ka transporta nozares darbiniekiem ir izšķirīga nozīme piegādes ķēdēs. Komisija arī ierosināja vienkāršot robežšķērsošanas procedūras transporta nozares darbiniekiem, kas strādā Ukrainā.

ES digitālais Covid sertifikāts un ES pasažieru lokācijas digitālā veidlapa

Drošam un sadarbībspējīgam ES digitālajam Covid sertifikātam²³ un citiem veselības protokoliem, ko Komisija un Eiropas Slimību profilakses un kontroles centrs izstrādājis sadarbībā ar attiecīgajām transporta aģentūrām, ir bijusi būtiska nozīme, lai iespēju robežās Eiropas Savienībā atsāktu drošu ceļošanu. ES digitālo Covid sertifikātu un centienus izveidot koordinētu pieeju ceļošanai ES līmenī plaši atbalstīja ceļojumu un tūrisma apvienības, jo tas ir svarīgs instruments, kas ļauj pilsoņiem ceļot un mudina tos ceļot, nodrošinot vajadzīgo paredzamību. Lai nodrošinātu, ka pilsoņiem netiek liegts šis efektīvais un privātumu aizsargājošais veids, kā apliecināt savu Covid-19 statusu, gadījumam, ja pēc 2022. gada 30. jūnija joprojām būtu spēkā konkrēti brīvas pārvietošanās ierobežojumi, kuru pamatā ir sabiedrības veselības apsvērumi, Komisija ierosināja pagarināt ES digitālā Covid sertifikāta juridiskā pamata darbību līdz 2023. gada 30. jūnijam.

Tomēr vairākas dalībvalstis nekoordinētā veidā ieviesa pasažieru lokācijas veidlapas un citas deklarācijas (piemēram, veselības deklarācijas, deklarācijas par ieceļošanu teritorijā). Tām ir dažādi formāti, un dažas no tām ir tikai papīra formātā. Tas ceļotājiem ir radījis nevajadzīgas neērtības un neskaidrības, no kurām būtu varējies izvairīties, nodrošinot pienācīgu koordināciju.

ES un dalībvalstu kopīgie centieni Covid-19 pandēmijas laikā nodrošināja 650 000 ES pilsoņu drošu atgriešanos mājās. Vairāk nekā 100 000 cilvēku, no kuriem 90 060 bija ES pilsoņi, tika repatriēti, izmantojot ES civilās aizsardzības mehānismu. Covid-19 pandēmija ir būtiski ietekmējusi arī transporta nozares darbiniekus. Šie darbinieki ir krīzes priekšplānā, un tie ir cietuši no ierobežojumiem, pārvietojoties pa ES, arī no ilgākiem gaidīšanas laikiem pie robežām un ierobežotām izmitināšanas un atpūtas iespējām. Jo īpaši skarti ir bijuši jūrnieki, un ierobežojumu un ierobežotas transporta savienojamības dēļ tiem vairākus mēnešus ir bijis liegts atgriezties mājās. Komisija dalībvalstīm ir sniegusi norādījumus par ceļošanu ES²⁴, uzsverot vajadzību nodrošināt drošus tranzīta koridorus. Komisija ir arī atbalstījusi jūrniekus, iesakot konkrētus veselības, repatriācijas un ceļošanas pasākumus²⁵. Tā ir aicinājusi dalībvalstis izveidot drošu ostu tīklu, kur bez ierobežojumiem varētu notikt apkalpes nomaiņa. Komisija ir arī atvieglojusi vīzu prasības un ieviesusi atbrīvojumus no karantīnas ievērošanas, arī attiecībā uz trešo valstu jūrniekiem.

21 Padomes Ieteikums (ES) 2022/107 (2022. gada 25. janvāris) par koordinētu pieeju drošas brīvas pārvietošanās atvieglošanai Covid-19 pandēmijas laikā un ar ko aizstāj Ieteikumu (ES) 2020/1475 (pieejams vietnē <http://data.europa.eu/eli/reco/2022/107/oj>).

22 C(2022) 1404 final.

23 Regulu (ES) 2021/953 par sadarbībspējīgu Covid-19 vakcinācijas, testa un pārslimošanas sertifikātu (ES digitālais Covid sertifikāts) izdošanas, verifikācijas un akceptēšanas satvaru nolūkā atvieglot brīvu pārvietošanos Covid-19 pandēmijas laikā pieņēma Parlaments un Padome.

24 C(2020) 1897 final.

25 C(2020) 119/01.

Covid-19 un pasažieru tiesības

Komisija sniedza agrīnus norādījumus par to, kā piemērot pasažieru tiesībām veltītos ES tiesību aktus saistībā ar Covid-19²⁶. Tā izdeva ieteikumu par vaučeriem, ko pasažieriem un ceļotājiem piedāvā kā alternatīvu atlīdzinājumam par atceltiem ceļojumiem un transporta pakalpojumiem. Tā arī norādīja, kā dalībvalstis varētu stiprināt transporta uzņēmumu finansiālo likviditāti²⁷. Komisija 2020. gada decembrī brīdināja Patērētāju tiesību aizsardzības sadarbības īstenošanas tīklu par vairāku aviosabiedrību īstenoto atcelšanas un atmaksas politiku. Tas izraisīja diskusijas starp Komisiju, valstu patērētāju tiesību aizsardzības iestādēm un 16 lielākajām aviokompānijām. Rezultātā minētās aviokompānijas apņēmas pasažieriem sniegt labāku informāciju un laikus nodrošināt atlīdzinājumu par atceltiem lidojumiem²⁸.

Komisija aicināja dalībvalstis izmantot platformu “EU Pilot”, lai sniegtu informāciju par pasažieru tiesībām veltīto ES tiesību aktu piemērošanu, uzraudzību un izpildes panākšanu Covid-19 krīzes laikā. Īpaša uzmanība tiek pievērsta transporta uzņēmumiem un tam, vai tie pasažieriem dod iespēju izvēlēties starp atlīdzinājumiem vai vaučeriem. Pret dalībvalstīm, kuras bija ieviesušas noteikumus, kas pārkāpj pasažieru tiesībām veltītos ES tiesību aktus, Komisija sāka pārkāpuma procedūru. Rezultātā pretrunīgie valstu noteikumi tika atcelti.

2.4. Transporta savienojamības saglabāšana

Veicot grozījumus tiesību aktos, ES ir nodrošinājusi transporta uzņēmumiem arī regulatīvus atvieglojumus. Ja gaisa pārvadātājs vairs nevar izpildīt savas finansiālās saistības 12 mēnešu laikposmā, dalībvalstu licencēšanas iestādēm ir iespēja neapturēt un neatcelt tā licenci. Ar šiem tiesību aktiem tika ieviesti pasākumi lidostu un uzņēmumu, kas nodrošina apkalpošanu uz zemes, atbalstam, jo īpaši ļaujot lidostām ārkārtas situācijā piešķirt apkalpošanas uz zemes līgumus, ja uzņēmums pārtrauc darbību Covid-19 krīzes dēļ²⁹.

Grozījumi Laika nišu regulā³⁰

ES ātri pieņēma leģislatīvus grozījumus, kas gaisa pārvadātājiem ļauj saglabāt savas laika nišas nākamajā attiecīgajā plānošanas sezonā pat tad, ja tie nevar izmantot laika nišas minimālajā 80 % apmērā, kā parasti tiek prasīts. Šo grozījumu mērķis ir aviokompānijām sniegt finansiālus atvieglojumus un nelikt tām veikt lidojumus tikai tāpēc, lai saglabātu laika nišas. Tie arī nodrošina, ka lidostu kapacitāte tiek izmantota konkurenciāli — patērētāju un savienojamības labā.

26 2020. gada 18. marta skaidrojošās vadlīnijas, pēc kurām 2020. gada 13. maijā tika izdots ieteikums par vaučeriem.

27 Komisijas Ieteikums (ES) 2020/648 (2020. gada 13. maijs) par vaučeriem, ko pasažieriem un ceļotājiem piedāvā kā alternatīvu atlīdzinājumam par atceltiem kompleksajiem ceļojumiem un transporta pakalpojumiem saistībā ar Covid-19 pandēmiju, C/2020/3125, OV L 151, 14.5.2020., 10.–16. lpp.

28 Plašāku informāciju par to, ko konkrēti apņēmušās aviokompānijas, skatīt vietnē https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/air-travel_lv.

29 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/696 (2020. gada 25. maijs), ar ko Regulu (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā groza, ņemot vērā Covid-19 pandēmiju, OV L 165, 27.5.2020., 1. lpp.

30 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/459 (2020. gada 30. marts), ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās, OV L 99, 31.3.2020., 1. lpp.; Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/250 (2021. gada 16. februāris), ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93 attiecībā uz pagaidu atbrīvojumu no laika nišu izmantošanas noteikumiem Savienības lidostās Covid-19 krīzes dēļ, OV L 58, 19.2.2021., 1. lpp.

Leģislatīvie atvieglojumi jūrniecības sektorā ir ļāvuši ostas pārvaldes struktūrai vai atbildīgajai iestādei atcelt, samazināt vai atlikt maksājumus par jūras ostu infrastruktūras lietošanu³¹. Dzelzceļa sektorā ir ieviesti pagaidu noteikumi par labu dzelzceļa uzņēmumiem, piemēram, ļaujot infrastruktūras pārvaldītājiem noteikt piekļuves maksu, kas ir zemāka par darbības izmaksām³². Ir atlikta dažu ES noteikumu transponēšana un īstenošana, lai samazinātu slogu dalībvalstīm un tās varētu koncentrēties uz cīņu pret vīrusa izplatīšanos³³.

ES valsts atbalsta noteikumi ir dalībvalstīm ļāvuši sniegt pagaidu ārkārtas palīdzību, lai kompensētu pēkšņu likviditātes zudumu vai zaudējumus, kas tieši saistīti ar Covid-19. 2020. gada 19. martā Komisija pieņēma Pagaidu regulējumu valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku Covid-19 krīzē³⁴. Tajā ir izklāstīti valsts atbalsta nosacījumi nopietnu traucējumu mazināšanai dalībvalsts tautsaimniecībā. Tas attiecas uz gandrīz visām nozarēm un uzņēmumiem, ieskaitot uzņēmumus transporta nozarē, kura tajā atzīta par vienu no visvairāk skartajām nozarēm. Tā mērķis ir mazināt uzņēmumu likviditātes trūkumu, pieļaujot, piemēram, tiešas dotācijas, nodokļu atvieglojumus, valsts garantijas aizdevumiem, subsidētus publiskā sektora aizdevumus un rekapitalizāciju.

Komisija ir arī precizējusi to, kā krīzes apstākļos interpretēt galvenos ES transporta jomas, valsts atbalsta un publiskā iepirkuma noteikumus, pieņemot norādījumus dalībvalstīm. Tas ir nodrošinājis, ka dalībvalstis var grozīt spēkā esošos sabiedrisko pakalpojumu saistību līgumus attiecībā uz sauszemes transportu³⁵, gaisa transportu³⁶ un jūras transportu³⁷, ņemot vērā Covid-19 krīzes laikā radušās vajadzības. Komisija ir izdevusi arī norādījumus attiecībā uz procedūru jaunu sabiedrisko pakalpojumu saistību līgumu slēgšanas tiesību steidzamai piešķiršanai, lai varētu saglabāt transporta pamata savienojamību, ja komerciālie pakalpojumi nav iespējami krīzes dēļ. Šie leģislatīvie pasākumi ir pagaidu pasākumi, un tie attiecas tikai uz Covid-19 krīzes laiku. To ātrā pieņemšana liecina, ka Komisija, Parlaments un Padome uz šādām krīzēm spēj efektīvi reaģēt.

Dalībvalstis var noteikt jaunas sabiedrisko pakalpojumu saistības, jo īpaši, ja pastāv pēkšņa savienojamības zuduma risks. Komisija ir sniegusi norādījumus par sabiedrisko pakalpojumu saistību kompensēšanu Covid-19 uzliesmojuma laikā³⁸ un ir rīkojusi vairākas divpusējas diskusijas ar dalībvalstīm.

2.5. Mērķorientēta finansējuma nodrošināšana galvenajām transporta operācijām

No 2,7 miljardiem EUR, kas piešķirti saskaņā ar Ārkārtas atbalsta instrumentu (*ESI*), lai palīdzētu dalībvalstīm reaģēt uz Covid-19 krīzi, *ESI* elastības dēļ ātri varēja darīt pieejamus 220 miljonus EUR ar transportu saistītām darbībām. Pēc tam tie tika strukturēti kā *ESI* “mobilitātes pakete”, kas — tad, kad to sāka īstenot 2020. gada 19. jūnijā, — dalībvalstīm sniedza uz vajadzībām balstītu atbalstu kravu pārvadājumiem saistībā ar Covid-19 krīzi, pacientu, kā arī medicīniskās palīdzības vienību

31 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2017/352 (2017. gada 15. februāris), ar ko izveido ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu un kopīgos noteikumus par ostu finanšu pārredzamību, OV L 57, 3.3.2017., 1. lpp.

32 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1429 (2020. gada 7. oktobris), ar ko, ņemot vērā Covid-19 uzliesmojumu, nosaka pasākumus ilgtspējīgam dzelzceļa tirgum, OV L 333, 12.10.2020., 1. lpp.

33 Sk., piem., Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2020/700 (2020. gada 25. maijs), ar ko Direktīvas (ES) 2016/797 un (ES) 2016/798 groza attiecībā uz to transponēšanas laikposmu pagarināšanu, OV L 165, 27.5.2020., 27. lpp.

34 OV C 911, 20.3.2020., 1. lpp. Pagaidu regulējums tika vairākkārt grozīts.

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.

pārvadājumiem. Kopumā tika sniegts atbalsts vairāk nekā 2000 pa gaisu, zemi vai jūru veiktām operācijām, kurās pārvadāts medicīniskais aprīkojums un medicīniskās palīdzības vienības un pārvietoti pacienti. Kopējais finansējums kravu pārvadājumiem pārsniedz 164 miljonus EUR. Dalībvalstīm līdz šim ir arī piešķirti vairāk nekā 9 miljoni EUR medicīniskās palīdzības vienību pārvadāšanai un pacientu pārvietošanai, sniedzot atbalstu vairāk nekā 450 veselības aprūpes darbinieku un aptuveni 350 pacientu pārvadāšanā. Labumu no *ESI* mobilitātes paketes ir guvusi 21 dalībvalsts.

ES reaģēšana uz Krievijas militāro agresiju pret Ukrainu

2022. gada 24. februārī Krievija sāka plaša mēroga militāru iebrukumu Ukrainā. Konflikta pirmajās nedēļās vairāk nekā 3,9 miljoni cilvēku no Ukrainas ir aizbēguši uz ES. ES sniedza Ukrainai makrofinansiālo palīdzību 1,2 miljardu EUR apmērā, un martā tika izmaksāti 600 miljoni EUR koncesijas aizdevumos, bet otrs maksājums 600 miljonu EUR apmērā vēl tikai tiks veikts. Turklāt 7. aprīlī Ukrainas budžetā tika ieskaitīts ārkārtas atbalsts 120 miljonu EUR apmērā dotācijās, lai atbalstītu valdības pamata izdevumu segšanu. ES pārplāno pašreizējos projektus (100–200 miljoni EUR), lai sniegtu ārkārtas palīdzību un apmierinātu iedzīvotāju un iestāžu neatliekamās vajadzības. Komisija ir arī pieņēmusi jaunu ārkārtas pasākumu paketi 330 miljonu EUR apmērā. ES ir veikusi vairākus pasākumus, lai noteiktu sankcijas Krievijai un palīdzētu Ukrainai. Ar transportu saistītie pasākumi ir uzskaitīti turpmāk.

— ES Aviācijas drošības aģentūras konflikta zonas informācijas biļetenā ES ir ieteikusi neveikt komerciālus lidojumus visā Ukrainas un Baltkrievijas gaisa telpā un daļā Krievijas gaisa telpas. Šis ieteikums tika ātri paplašināts, iekļaujot arī Moldovas gaisa telpu.

— ES ir slēgusi savu gaisa telpu Krievijas pārvadātājiem un uzņēmumiem³⁹.

— 9. martā ES pieņēma šādus aizliegumus:

i) tieši vai netieši pārdot, piegādāt, iznomāt, nodot un eksportēt jebkādas aeronavigācijas preces un tehnoloģijas (gaisa kuģus, kosmosa kuģus un to daļas);

ii) tieši vai netieši nodrošināt apdrošināšanu un pārapirošināšanu jebkurai no minētajām aeronavigācijas precēm un tehnoloģijām;

iii) nodrošināt minēto aeronavigācijas ražojumu remonta un tehniskās apkopes pakalpojumus.

— To struktūru sarakstā, kurām piemērotas finanšu sankcijas, ES ir iekļāvusi uzņēmumu *Russian Railways*. Personas, kas saistītas ar uzņēmumu *Russian Railways* un tā meitasuzņēmumiem, ir iekļautas to personu sarakstā, uz kurām attiecas ES ierobežojošie pasākumi.

— ES ievieša sankcijas attiecībā uz jūras navigācijas iekārtām un radioiekārtām, aizliedzot:

i) pārdot, piegādāt, nodot vai eksportēt šos ražojumus jebkurai fiziskai vai juridiskai personai, vienībai vai struktūrai Krievijā, izmantošanai Krievijā vai izvietojšanai uz kuģa ar Krievijas karogu;

ii) sniegt tehnisku palīdzību, starpniecības pakalpojumus vai citus pakalpojumus, kā arī finansējumu un finansiālu palīdzību saistībā ar minētajiem ražojumiem.

³⁹ Krievija un Baltkrievija ir slēgušas savas gaisa telpas ES lidojumiem. Gaisa kuģiem ar ES karogu ir nomainīts karogs, un tie ir pārapirošināti Krievijā pretrunā starptautiskajām tiesībām.

— 8. aprīlī ES pieņēma papildu sankcijas, aizliedzot kuģiem (arī jahtām) ar Krievijas karogu ienākt ES ostās un aizliedzot Krievijā un Baltkrievijā reģistrētiem autotransporta uzņēmumiem pārvadāt preces pa autoceļiem Eiropas Savienības teritorijā.

— Pēc Ukrainas lūguma ES iedarbināja ES civilās aizsardzības mehānismu (*UCPM*), kas sniedz atbalstu saistībā ar Krievijas militārās agresijas sekām. Izmantojot *UCPM* loģistikas centrus Polijā, Rumānijā un Slovākijā, no visām ES dalībvalstīm uz Ukrainu ir nosūtīts tūkstošiem tonnu palīdzības. Arī kaimiņvalstis ir lūgušas *UCPM* palīdzību saistībā ar migrantu ieplūdumu. *UCPM* tiek izmantots ne vien Ukrainai, bet arī dažādu veidu izšķirīgi svarīga atbalsta sniegšanai Moldovai, Polijai, Slovākijai un Čehijas Republikai, kas ir galvenās galamērķa valstis bēgļiem, kuri pamet konflikta zonu. *UCPM* tika izmantots arī, lai veicinātu ES pilsoņu repatriāciju, kad vien iespējams. Polijas, Slovākijas un Rumānijas vietējo iestāžu atbildībā tika izveidoti humānās palīdzības loģistikas centri, kurus pilnībā finansēja *UCPM*.

— Tika aktivizēta Pagaidu aizsardzības direktīva⁴⁰ attiecībā uz Ukrainas un citu valstu pilsoņiem, kas nevar droši atgriezties Ukrainā.

— Ir sagatavotas operatīvās vadlīnijas ārējo robežu pārvaldībai ar mērķi atvieglināt robežšķērsošanu pie ES un Ukrainas robežām. Šīs vadlīnijas attiecas arī uz transporta nozares darbiniekiem⁴¹.

— Iestrēgušajiem ES kravas automobiļu vadītājiem tiek palīdzēts atgriezties mājās no Ukrainas, Krievijas un Baltkrievijas, vienkāršojot tiem piemērojamās procedūras.

— Ir apturētas visas Ziemeļu dimensijas partnerības transporta un loģistikas darbības, kurās iesaistīta Krievija un Baltkrievija.

— Dažas dalībvalstis Ukrainas iedzīvotājiem ir nodrošinājušas bezmaksas sabiedrisko transportu. Papildus tam daudzi ES transporta uzņēmumi ir ieviesuši pasākumus, piemēram, bezmaksas aviotransporta, autobusu vai dzelzceļa transporta biļetes, lai palīdzētu Ukrainai un tās iedzīvotājiem vai sniegtu humāno palīdzību.

— Dalībvalstis, kas robežojas ar Ukrainu, ir izveidojušas uzņemšanas/transporta centrus.

— Komisija ir aktivizējusi Nacionālo transporta kontaktpunktu tīklu.

— Ņemot vērā Krievijas iebrukumu Ukrainā, Eiropas Komisija ir nākusi klajā ar orientējošu plānu (*RePower EU*), kā Eiropu jau krietni pirms 2030. gada padarīt neatkarīgu no Krievijas fosilajām degvielām, sākot ar gāzi⁴².

— Lai atbalstītu Ukrainu saistībā ar Krievijas militāro agresiju, Komisija 12. maijā izveidoja solidaritātes joslas⁴³, proti, pasākumu kopumu, lai palīdzētu Ukrainai eksportēt lauksaimniecības preces. Pēc Krievijas iebrukuma Ukrainā un Ukrainas ostu blokādes Ukrainas graudaugiem un citām lauksaimniecības precēm ir jāatrod alternatīvi loģistikas maršruti galamērķa sasniegšanai. Komisija paziņojumā izklāsta rīcības plānu, kā izveidot solidaritātes joslas, lai nodrošinātu, ka Ukraina var

40 Ar šo tiesību aktu ES 2001. gadā reaģēja uz pārvietoto personu ieplūdumu pēc konflikta bijušajā Dienvidslāvijā. Līdz 2022. gada 3. martam tas nekad nebija ticis aktivizēts. Līdz 2022. gada 7. aprīlim ir reģistrējušies vairāk nekā 1,6 miljoni cilvēku.

41 C(2022) 1404 final.

42 COM(2022) 108 final.

43 C(2022) 217 final.

eksportēt graudus, kā arī importēt tai vajadzīgās preces no humānās palīdzības līdz dzīvnieku barībai un mēslošanas līdzekļiem. Tas palīdzēs atbalstīt Ukrainas ekonomiku, kā arī nodrošinātību ar pārtiku pasaulē. Komisija kopā ar dalībvalstīm un ieinteresētajām personām noteica dažas prioritārās darbības:

- darīt pieejamu papildu kravas ritošo sastāvu, kuģus un kravas automobiļus,
- nodrošināt transporta tīklu un pārkraušanas termināļu pietiekamu jaudu Ukrainas lauksaimniecības produktu eksportam,
- veicināt maksimālu elastību un atbilstīgus cilvēkresursus muitas operāciju īstenošanai un citām pārbaudēm,
- apzināt Ukrainas lauksaimniecības preču uzglabāšanas iespējas ES teritorijā,
- vidējā termiņā uzlabot ES un Ukrainas savienojamību, palielinot jaunu eksporta koridoru infrastruktūras jaudu un izveidojot jaunus infrastruktūras savienojumus Ukrainas rekonstrukcijas ietvaros.

— 12. maijā Komisija apstiprināja augsta līmeņa vienošanos⁴⁴ starp Eiropas Savienību un Ukrainu par jaunām Eiropas transporta tīkla indikatīvajām kartēm Ukrainā, kas ir daļa no Komisijas politikas par *TEN-T* paplašināšanu uz kaimiņvalstīm.

3 KRĪŽGATAVĪBA

Krievijas karš pret Ukrainu ir parādījis, cik svarīgi ir būt gatavībā. Esošo spēju dēļ ES varēja ātri sniegt efektīvu palīdzību Ukrainai un bēgļiem, kas pamet valsti. Mēs vēl nezinām pilno kara ietekmi vai to, kāda būs nākamā krīze, kas varētu ietekmēt transportu. Efektīvam reaģēšanas mehānismam nebūtu jāattiecas tikai uz vienu transporta veidu, jo sistēmiski traucējumi vienā transporta veidā var ietekmēt visu tīklu.

2021. gada ES stratēģiskās prognozēšanas ziņojumā⁴⁵ ir uzsvērti faktori, kas varētu ietekmēt ES transportu, ieskaitot klimata pārmaiņas un citas vides problēmas, drošības apdraudējumus un terorismu, digitālo hipersavienojamību un tehnoloģiskās izmaiņas. Pagātnē vairāki teroristu uzbrukumi vai uzbrukumu mēģinājumi bija vērsti uz ES transportu, jo, tā kā transportu ik dienu izmanto liels skaits cilvēku, tas ir efektīvs mērķis⁴⁶. Covid-19 pandēmijas laikā mērķis bija telesakari, arī 3G/4G/5G infrastruktūra (piemēram, atkārtotāji, atkārtotāju tilti un mobilo sakaru torņi) un citi tīkla komponenti (piemēram, releji un kabeļi). 2021. gada jūlijā plūdi Beļģijā un Vācijā izraisīja daudzus nāves gadījumus un nopietnus, ilgstošus transporta traucējumus.

Īpaša uzmanība jāpievērš kibernetiskajai drošībai. Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā ir atzīts, ka kibernetiskā drošības novēršanas nolūkā transporta kibernetiskajai drošībai jābūt vienai no galvenajām prioritātēm. Saskaņā ar ES Kibernetiskās drošības aģentūras (*ENISA*) datiem⁴⁷ kibernetiskie ziedznieki vairāk vēršas pret kritisko

44 C(2022) 3204 final.

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

46 Madride (2004), Londona (2005), Glāzgova (2007), Frankfurtes lidosta (2011), Uaņē [*Oignes*] (*Thalys*, 2015), Brisele (2016), Virburga (2016), Brisele (2017) un Londona (2017).

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

veselības aprūpes, transporta⁴⁸ un enerģētikas infrastruktūru. Krievijas agresija pret Ukrainu ir palielinājusi bažas par kiberdraudiem, arī tādiem, kas vērsti pret mērķiem ES.

3.1. Ārkārtas rīcības principi transporta nozarei

Lai sagatavotos nozīmīgiem notikumiem un uz tiem reaģētu, papildus citiem attiecīgiem ES principiem vienmēr būtu jāievēro turpmāk aprakstītie ārkārtas rīcības principi.

- I. **Proporcionalitāte.** Preču vai cilvēku pārvadājumus ierobežojušus pasākumus izmanto tikai kā galēju risinājumu. Visiem pasākumiem jābūt pienācīgi pamatotiem, balstītiem pierādījumos un samērīgiem, tie regulāri jāuzrauga un jāpārskata, ātri jāpaziņo, tiem jābūt ieviestiem uz laiku, un tie pēc iespējas ātrāk jāatceļ⁴⁹.
- II. **Nediskriminācija.** Pasākumiem nevajadzētu radīt nepamatotu diskrimināciju valstspiederības vai preču izcelsmes dēļ vai radīt dažādu transporta veidu vai pārvadāto preču diskrimināciju. Tiem būtu jānodrošina nediskriminējoša attieksme pret transporta nozares darbiniekiem (arī trešo valstu iedzīvotājiem) un, ja iespējams, jāatceļ ceļošanas vai satiksmes ierobežojumi vai jebkāds cits administratīvais slogs, kas tos ietekmē, ņemot vērā to būtisko nozīmi kravas transportlīdzekļu piegāžu ķēdēs. Tas pats attiecas uz pasažieru nediskrimināciju.
- III. **Koordinācija.** Visi pasākumi būtu jākoordinē ar transporta iestādēm, izmantojot Nacionālo transporta kontaktpunktu tīklu. Būtu jāizveido saziņas kanāli starp tīklu, ES un starptautiskajiem horizontālajiem krīžu pārvarēšanas forumiem. Koordinācijai starp attiecīgajām iestādēm jā sākas jau pašā sākumā, jo īpaši tad, ja tā ietekmē *TEN-T* tīklu un vairāk nekā vienu dalībvalsti.
- IV. **Pārredzamība, komunikācija un dialogs.** Visi pasākumi pirms to stāšanās spēkā būtu skaidri jāpaziņo skartajām ieinteresētajām personām⁵⁰, jāapspriež ar tām un vajadzības gadījumā jāpielāgo. Būtu jānodrošina pastāvīgs dialogs ar ieinteresētajām personām, arī starptautiskajiem partneriem.
- V. **Atbilstība ES politikai.** Jāizvairās no valsts un vietējiem pasākumiem, kas kaitē Eiropas vienotās transporta telpas darbībai. Tiklīdz ES līmenī ir ieviesti ārkārtas rīcības pasākumi transporta nozarei, valsts pasākumi attiecīgajām iestādēm būtu nekavējoties jāatceļ.
- VI. **Transporta sistēmas integritāte.** Pasākumos, ar ko reaģē uz problēmām, kuras saistītas ar kādu transporta veidu, būtu jāņem vērā un pilnībā jāiekļauj visi transporta veidi.
- VII. **Rūpes par pasažieriem ar īpašām vajadzībām.** Īpaša uzmanība būtu jāpievērš neaizsargātās situācijās esošu pasažieru un pasažieru grupu (piemēram, cilvēku ar ierobežotām pārvietošanās spējām un/vai personu ar invaliditāti), iestrēgušu pasažieru, ceļotāju, kuri veic svarīgu darbu, un pārrobežu darbinieku vajadzībām.

48 Piemēram, jūrnieceības nozarē kiberuzbrukumi kopš 2017. gada skāruši četras no lielākajām jūras kuģošanas sabiedrībām (*APM Maersk, CMA CGM, COSCO, Mediterranean Shipping Company*).

49 Tas pats attiecas uz vides, sociālo vai veselības aizsardzības pasākumu apturēšanu uz laiku.

50 Konkrētās situācijās, piemēram, nosakot ekonomiskās sankcijas pret Krieviju, dažas iepriekšējās apspriešanās var būt jāierobežo.

VIII. Rūpes par transporta nozares darbiniekiem. Transporta nozares darbinieku darba apstākļiem vajadzētu būt drošiem, aizsargātiem un piemērotiem⁵¹.

3.2. Ārkārtas rīcības instrumentu kopums transporta nozarei

Lai uzlabotu transporta nozares krīzgatavību un reaģēšanas spējas, Komisija ierosina instrumentu kopumu ar [10] pasākumiem. Minētais instrumentu kopums būtu jāizmanto saskaņā ar iepriekš uzskaitītajiem principiem. Pasākumi ietver gan ilgākā termiņā īstenojamas sagatavošanās darbības, gan instrumentus, ko var izmantot tūlītēju pasākumu veikšanai. Kopējais mērķis ir labāk sagatavoties ātrai reaģēšanai uz jebkuru negadījumu vai notikumu, kas var radīt nopietnus traucējumus ES transporta sistēmā. Šādus traucējumus varētu izraisīt dabas katastrofas, pandēmijas, teroristu uzbrukumi, kiberuzbrukumi, izspiedējprogrammatūra, militāri konflikti, infrastruktūras bojājumi (piemēram, tilta vai tuneļa sagrūšana) vai elektroenerģijas padeves pārtraukumi.

1) ES transporta jomas tiesību aktu pielāgošana krīzes situācijām

Dažos transporta jomas tiesību aktos jau ir iekļautas ārkārtas klauzulas. Kā piemērus var minēt Gaisa pārvadājumu pakalpojumu regulas⁵² 21. pantu, Regulas par sauszemes transporta pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu⁵³ 5. panta 5. punktu, Regulas par ostas pakalpojumiem⁵⁴ 7. panta 4. punktu un Regulas par piekļuvi starptautisko kravu autopārvadājumu tirgum⁵⁵ 10. pantu. Dažos spēkā esošajos tiesību aktos jau ir minēts pienākums nodrošināt ārkārtas rīcības plānus. Saskaņā ar ceturto dzelzceļa tiesību aktu paketi⁵⁶ dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir jāizstrādā ārkārtas rīcības plāni, lai aizsargātu pasažierus un tiem palīdzētu būtisku transporta traucējumu gadījumā⁵⁷.

Vajadzības gadījumā ES transporta jomas tiesību akti ir jāgroza, lai ieviestu noteikumus, kas ļautu labāk pārvarēt nopietnu krīzi. Tomēr šiem noteikumiem nevajadzētu radīt nepamatotus izņēmumus ES tiesību aktu piemērošanā. Tāpēc, grozot vai pieņemot konkrētu regulu vai direktīvu, būtu rūpīgi jāapsver šādu klauzulu ieviešana. Ietekmes novērtējumos būtu jāizvērtē, vai ārkārtas klauzulas ir vajadzīgas un kādām tām vajadzētu būt.

Ievērojot šo pieeju, Komisija ir ierosinājusi konkrētus noteikumus nesējās *TEN-T* un intelektiskās transporta sistēmas tiesību aktu pārskatītajās versijās⁵⁸. *TEN-T* pārrobežu posmu stiprināšana, multimodalitātes palielināšana, izmantojot termināļus, un pāreja uz ilgtspējīgiem transporta veidiem ir

51 Tai skaitā jāievēro attiecīgie ES un valstu tiesību akti darba aizsardzības jomā, arī saistībā ar Padomes Direktīvu 89/391/EEK (1989. gada 12. jūnijs) par pasākumiem, kas ieviešami, lai uzlabotu darba ņēmēju drošību un veselības aizsardzību darbā, OV L 183, 29.6.1989., 1.–8. lpp.

52 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (pārstrādāta versija), OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.

53 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70, OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.

54 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2017/352 (2017. gada 15. februāris), ar ko izveido ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu un kopīgos noteikumus par ostu finanšu pārredzamību, OV L 57, 3.3.2017., 1. lpp.

55 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1072/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravu autopārvadājumu tirgum, OV L 300, 14.11.2009., 72. lpp.

56 Direktīvas 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, 54. pants.

57 Papildus tam jaunā Dzelzceļa pasažieru tiesību regula (ES) 2021/782, ko piemēros no 2023. gada 7. jūnija, uzliek pienākumu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, izstrādājot minētos plānus, sadarboties ar staciju un infrastruktūras pārvaldītājiem. Ārkārtas rīcības plānos jāņem vērā arī vajadzība pēc piekļūstamām brīdināšanas un informācijas sistēmām.

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

piemēri ilgākā termiņā īstenojamām darbībām, kas vajadzīgas labākas gatavības nodrošināšanai. Komisija plāno analizēt, vai ir lietderīgi piedāvāt papildu pagaidu elastību autotransporta noteikumu par braukšanas ierobežojumiem un braukšanas laikiem piemērošanā, vienlaikus vienmēr nodrošinot pārvadājumu drošību.

Šie pastāvīgie noteikumi varētu atspoguļot pagaidu pasākumus, kas ieviesti, reaģējot uz Covid-19 krīzi, piemēram, pasākumus, kas ieviesti saskaņā ar *Omnibus I* un *Omnibus II* vai grozījumiem Gaisa pārvadājumu pakalpojumu regulā un Laika nišu regulā⁵⁹ (sk. 2.4. iedaļu). Tāpat saistībā ar Covid-19 pandēmijas laikā gūto pieredzi būtu jāskatās jau sen vajadzīgās diskusijas par Regulas (EK) Nr. 261/2004 par aviopasažieru tiesībām pārskatīšanu, lai to padarītu piemērotu krīzēm nākotnē. Ārkārtas rīcības plānu ieviešana būs arī daļa no notiekošās pasažieru tiesībām veltīto ES tiesību aktu izvērtēšanas.

2) Pienācīga atbalsta nodrošināšana transporta nozarei

Transporta nozares noturības stiprināšana iet roku rokā ar ES transporta sistēmas savienojamības un ilgtspējas uzlabošanu. Komisija turpinās rūpīgi uzraudzīt un atbalstīt Atveseļošanas un noturības mehānisma īstenošanu, jo tas palīdzēs padarīt transporta nozari noturīgāku attiecībā uz visiem transporta veidiem. Dalībvalstis plāno būtiskas Atveseļošanas un noturības mehānisma daļas veltīt transportam, padarot to par vienu no galvenajām ekonomikas nozarēm, kas gūst labumu no *NextGenerationEU* investīcijām. Padomes apstiprinātajos 24 atveseļošanas un noturības plānos valstis ievērojamu summu atvēlēs Eiropas mobilitātes sistēmas ilgtspējas uzlabošanai. Kopumā dalībvalstis tērēs 70,7 miljardus EUR — aptuveni 15,7 % piešķiruma — investīcijām un reformām, kas saistītas ar zaļo pārkārtošanos transporta nozarē. Papildu investīcijas un reformas transporta nozarē ir vērstas uz citām prioritātēm, piemēram, tās digitālo pārveidi un sociālo un teritoriālo kohēziju. Katrā valsts plānā šai jomai ir atvēlēta daļa piešķiruma. Pašreizējā ģeopolitiskajā kontekstā, ko būtiski ietekmē Krievijas militārā agresija Ukrainā, ir vēl steidzamāk jāsamazina ES atkarība no fosilajām degvielām. Lai risinātu šīs problēmas, Komisija 2022. gada 18. maijā publicēja plānu *REPowerEU*⁶⁰, kurā izklāstītas kopīgas Eiropas darbības šajā jomā. Lai sasniegtu *REPowerEU* plāna mērķus, Atveseļošanas un noturības mehānismam būs galvenā loma pieejamo resursu mobilizēšanā un izlietošanā Eiropas un valstu līmenī. Turklāt tādi finanšu instrumenti kā Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments, arī tā digitalizācijas sadaļa “EISI — Digitalizācija”, Kohēzijas fonds, Eiropas Reģionālās attīstības fonds un programma *InvestEU* ir būtiski, lai uzlabotu vienotā tirgus noturību, veicot investīcijas ES transporta sistēmas savienojamībā, digitalizācijā un digitālās savienojamības infrastruktūrās un multimodalitātē, kā arī lai samazinātu tās atkarību no fosilajām degvielām.

Lai ātri reaģētu uz krīzi nākotnē, Komisijai un dalībvalstīm atkarībā no krīzes veida būtu pēc vajadzības jāmobilizē citi līdzekļi. Reaģēšana varētu izpausties arī kā finansiāls atvieglojums, kas uz laiku atbrīvo no maksājumu saistībām. Komisija varētu apsvērt arī leģislatīvus pasākumus, kas transporta nozarei nodrošinātu finansiālus atvieglojumus. Šie pasākumi varētu nodrošināt, ka ostas pārvaldes struktūra vai atbildīgā iestāde var atcelt, samazināt vai atlikt maksājumus par jūras ostu infrastruktūras lietošanu vai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji var noteikt piekļuves maksu, kas ir zemāka par darbības izmaksām (sk. 2.4. iedaļu). Ņemot vērā to, ka katra krīze ir citāda un var būt

⁵⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/459 (2020. gada 30. marts), ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās, OV L 99, 31.3.2020., 1. lpp.; Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/250 (2021. gada 16. februāris), ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93 attiecībā uz pagaidu atbrīvojumu no laika nišu izmantošanas noteikumiem Savienības lidostās Covid-19 krīzes dēļ, OV L 58, 19.2.2021., 1. lpp.

⁶⁰ C(2022) 108 final.

vajadzīga atšķirīga rīcība, vajadzība pēc pagaidu valsts atbalsta tiks analizēta katrā gadījumā atsevišķi, nevis tiks izveidota pastāvīga un neelastīga sistēma nākotnei.

3) Preču un pakalpojumu brīvas aprites un personu brīvas pārvietošanās nodrošināšana

Zaļo joslu sistēmu, kas tika sekmīgi ieviesta Covid-19 pandēmijas laikā, vajadzības gadījumā var atkārtoti aktivizēt, lai risinātu jaunu krīzi, kas skar ES transportu. Lai nodrošinātu, ka iekšējā robežkontrole joprojām ir galējs risinājums, Komisijas priekšlikumā Šengenas Robežu kodeksam⁶¹ ir precizēts un paplašināts to elementu saraksts, kas dalībvalstij ir jānovērtē, pieņemot lēmumu par robežkontroles pagaidu atjaunošanu. Ar jaunajiem noteikumiem, mācoties no Covid-19 pandēmijas laikā gūtās pieredzes, arī ievieš kopīgus instrumentus, kas paredzēti tam, lai efektīvāk pārvaldītu ārējās robežas sabiedrības veselības krīzes gadījumā. 2022. gadā Komisija plāno ierosināt **Vienotā tirgus ārkārtas instrumentu**. Tas nodrošinās satvaru transporta nozarei svarīgu krīzes reaģēšanas pasākumu īstenošanai, jo īpaši attiecībā uz preču un pakalpojumu brīvu apriti un personu brīvu pārvietošanos, produktu un pakalpojumu pieejamību, kā arī pārredzamību un koordināciju.

Komisija ir aicinājusi dalībvalstis nodrošināt ārkārtas rīcības principu piemērošanu un līdz minimumam samazināt pārbaudes, skrīningus un citas formalitātes, lai samazinātu kavēšanos zaļo joslu robežšķērsošanas vietās un ievērotu 15 minūšu laika ierobežojumu. Dalībvalstis var arī apsvērt iespēju savā teritorijā apturēt visus ceļu piekļuves ierobežojumus (nedēļas nogales aizliegumus, nakts aizliegumus, aizliegumus dažiem transporta sektoriem, lai samazinātu troksni, u. c.), lai atvieglotu kravu autopārvadājumus un transporta nozares darbinieku brīvu pārvietošanos, kas ir nepieciešama. Tām arī būtu jānodrošina, ka par pietiekamu tiek uzskatīta un tiek veicināta dokumentu iesniegšana/uzrādīšana elektroniskā veidā. Dalībvalstīm arī būtu jāturpina atzīt sertifikāts starptautiska transporta darbiniekiem, kas sniedz pārrobežu pakalpojumus, kā ierosināts Paziņojuma par zaļajām joslām 3. pielikumā⁶². Šis sertifikāts jau ir iekļauts ES Robežsargu rokasgrāmātā⁶³.

Ja rastos Covid-19 krīzei līdzīga krīze, Komisijai un dalībvalstīm būtu jābalstās uz pieredzi, kas gūta, izstrādājot vienotu veidni ES pasažieru lokācijas digitālajām veidlapām⁶⁴ un platformu, kurā apmainīties ar pasažieru datiem, lai izsekotu pārrobežu kontaktus. ES līmenī izstrādātie instrumenti vajadzības gadījumā būtu ātri un viegli atkal jāiedarbina.

Ārkārtas atbalsta joslu izveide humānās palīdzības konvojiem un kravas automobiļiem

Lai palīdzētu humānās palīdzības konvojiem ātri un droši šķērsot ES un Ukrainas robežu, Paziņojumā par operatīvajām vadlīnijām ārējo robežu pārvaldībai dalībvalstīm ir uzdots robežšķērsošanas vietās ieviest īpašas joslas kā ārkārtas atbalsta joslas. Tiek arī aicināts iedalīt līdzīgas joslas kravas automobiļiem, lai nodrošinātu gan nepārtrauktu preču piegādi un pakalpojumu sniegšanu, gan arī transporta nozares darbinieku drošu atgriešanos no Ukrainas⁶⁵.

61 COM(2021) 891 final.

62 C(2020) 1897.

63 C(2019) 7131 final.

64 Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/858 un Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/1212 ir noteikts juridiskais pamats datu par inficētiem pasažieriem un eksponētām personām apmaiņai, lai izsekotu pārrobežu kontaktus.

65 Papildus tam ir veikti īpaši pasākumi, lai atvieglotu to cilvēku transfēra lidojumus, kuri, bēgot no Ukrainas uz ES, nonākuši Moldovā. Moldova bija noteikusi lidojumu aizliegumu, kas bija jāgroza, lai šos lidojumus varētu veikt.

4) Bēgļu plūsmu pārvaldība un iestrēgušo pasažieru un transporta nozares darbinieku repatriācija

ES delegācijām un dalībvalstīm ar vēstniecībām vai konsulātiem būtu jāturpina uzlabot konsulāro krīzgatavību trešās valstīs, jo īpaši izmantojot vietējos ārkārtas rīcības plānus. Būtu jāapsver un jāizveido kopīgas ES konsulārās vienības reaģēšanai krīzes situācijās, paredzot iespēju, ka tajās varētu piedalīties arī nepārstāvētas dalībvalstis. EĀDD ir stiprinājis savu konsulāro reaģēšanas spēju un gatavību, izveidojot konsulāro krīzes grupu, kas ir gatava sākt darbību un kopā ar ES delegāciju tīklu koordinēt dalībvalstu organizētos repatriācijas centienus (*UCPM* sponsorētus vai nesponsorētus).

Pēc vajadzības tiks mobilizēts ES civilās aizsardzības mehānisms un *rescEU* rezerve. Pasažieri vai darbinieki var iestrēgt ES teritorijā vai ārpus tās. Lai sagatavotos krīzēm nākotnē un reaģētu uz tām, EĀDD turpinās veicināt sadarbību un koordināciju krīzes situācijās, strādājot cieši kopā ar dalībvalstīm. Turpmākajās krīzēs ES civilās aizsardzības mehānisms nodrošinās atbalstu ārpus ES iestrēgušo ES pilsoņu repatriācijai. Mehānisms ir ātri jāiedarbina skarto pilsoņu valsts(-u) valdībai. Dalībvalsts, kas koordinē palīdzības sniegšanu visiem skartajiem ES pilsoņiem, var nosūtīt arī lūgumu Komisijas Ārkārtas reaģēšanas koordinēšanas centram.

Dalībvalstis un/vai mehānisma dalībvalstis⁶⁶ var brīvprātīgi veikt evakuāciju, un Komisija var līdzfinansēt līdz 75 % transporta izmaksu. Pārskatītais mehānisma tiesību akts⁶⁷ paredz iespēju izveidot daudzfunkcionālus gaisa kuģus *rescEU* rezervei medicīniskai evakuācijai. Nākotnē Komisija šos gaisa kuģus varētu izmantot kā galējo risinājumu, lai reaģētu uz dalībvalstu lūgumiem pēc palīdzības konsulārās evakuācijas gadījumā. Ar veselību saistītas krīzes gadījumā pasažieru un ES transporta nozares darbinieku medicīnisko evakuāciju var sākt kā daļu no medicīniskās evakuācijas operācijas un izmantojot ES Agrīnās brīdināšanas un reaģēšanas sistēmu sadarbībā ar Komisiju.

Komisija un EĀDD koordinēs un uzraudzīs drošu tranzīta koridoru izveidi. Saskaņā ar 2020. gada marta Paziņojumu par zaļajām joslām dalībvalstīm būtu jāizveido tranzīta koridori privātiem transportlīdzekļu vadītājiem un viņu pasažieriem (neatkarīgi no viņu valstspiederības) un visiem ES pilsoņiem, kurus repatriē⁶⁸. Dalībvalstīm arī būtu jānodrošina, ka vismaz viena lidosta ir paredzēta repatriācijas un starptautiskajiem palīdzības lidojumiem. Šādiem koridoriem vajadzētu būt paredzētiem valstu ārkārtas rīcības plānos.

Dalībvalstīm būtu jāļauj cilvēkiem ceļot un jāpalīdz tiem atgriezties mājās. ES pilsoņiem, kuri ir pārvesti atpakaļ no krīzes zonām un vēl nav sasnieguši savu rezidences vietas ES valsti, nevajadzētu ceļot kopā lielā skaitā, jo tā var pārslogot infrastruktūras/logistikas centrus. Dalībvalstīm, kuru pilsoņi atrodas tranzītā citā ES valstī, būtu jācenšas palīdzēt šai citai valstij skarto pilsoņu repatriācijā.

Dalībvalstīm būtu jāsniedz palīdzība trešo valstu valstspiederīgajiem, kas ierodas no konfliktu zonām vai citām grūtībās nonākušām teritorijām, un jāpalīdz tiem ceļot tālāk. Tas var ietvert uzņemšanas telpu un drošu tranzīta koridoru izveidi, īpašu prasību (piemēram, tranzīta atļauju) pagaidu atcelšanu un robežpārbaūžu veikšanu drošā vietā ārpus robežas, lai izvairītos no garu rindu veidošanās.

66 Mehānisma dalībvalstis: Islande, Norvēģija, Serbija, Ziemeļmaķedonija, Melnkalne un Turcija.

67 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/836 (2021. gada 20. maijs), ar ko groza Lēmumu Nr. 1313/2013/ES par Savienības civilās aizsardzības mehānismu, OV L 185/1, 26.5.2021.

68 Dalībvalstīm ir jāpalīdz nepārstāvētiem ES pilsoņiem trešā valstī saskaņā ar tādiem pašiem nosacījumiem, ar kādiem tās palīdz saviem pilsoņiem.

Saskaņā ar Paziņojumu par operatīvajām vadlīnijām ārējo robežu pārvaldībai⁶⁹ dalībvalstīm būtu jāizmanto *Frontex* un Eiropola pastāvīgie korpusi, ko var izvietot, lai pārvaldītu un uzlabotu satiksmes plūsmas pie robežām (pārbaudot ceļošanas dokumentus, Covid-19 sertifikātus utt.). Operatīvās vadlīnijas piemēro visās dalībvalstīs, ne tikai tajās, kas robežojas ar konflikta zonu. Tas atvieglo ES iekšējo robežu šķērsošanu, novērš sastrēgumus un palīdz no konflikta zonas bēgošajiem cilvēkiem ceļot tālāk. Tas ietver robežu starp valstīm, kas nav Šengenas līguma valstis, un Šengenas līguma valstīm šķērsošanu.

Personas ar invaliditāti krīzes laikā var būt īpaši neaizsargātā situācijā. Ārkārtas situācijās pasažieri ar invaliditāti var saskarties ar šķēršļiem attiecībā uz piekļuvi transportam. Tāpēc dalībvalstis nodrošina gan mērķorientētu rīcību, gan invaliditātes jautājumu integrēšanu katrā no iepriekš minētajām darbībām. Ir jāņem vērā personu ar invaliditāti īpašās vajadzības, lai krīžu pārvarēšanas laikā nodrošinātu piekļūstamību, saprātīgus pielāgojumus un šo personu drošību saskaņā ar ANO Konvenciju par personu ar invaliditāti tiesībām.⁷⁰

Raitākas apkalpes nomaiņas un jūrnieku repatriācijas nodrošināšana

Lai sniegtu atbalstu jūrniekiem, ir vajadzīgs īpašs mehānisms. Komisija ierosina to balstīt uz trim elementiem.

- **Jūrniecības nozares ieinteresēto personu forums.** Komisijas izveidotais forums regulāri un rūpīgi koordinēs ar apkalpes nomaiņu un jūrnieku ceļošanu saistīto problēmu risināšanu ārkārtas situācijā. Forums tiks ātri aktivizēts, un tajā piedalīsies visas ieinteresētās personas, arī valstu krīzes centri un sociālie partneri, lai nodrošinātu, ka tie var savlaicīgi un pienācīgi apspriest un risināt visus jaunus jautājumus. Tas noteiks iespējamās problēmas un stiprinās kuģniecības nozares darbaspēka sistēmas noturību un ES piegādes ķēdes stabilitāti.
- **Ciešāka sadarbība ar izcelsmes valstīm.** Pamatojoties uz informatīvajiem pasākumiem, kas tika īstenoti Covid-19 pandēmijas laikā, Komisija un EĀDD sadarbosies ar ES delegācijām valstīs, kas nodrošina darbaspēku. Tie izmantos pieredzi, kas gūta, jūrniekiem ceļojot Covid-19 krīzes laikā, un noteiks veidus, kā nodrošināt raitāku apkalpes nomaiņu un repatriāciju uz minētajām valstīm. Tas veicinās jūrnieku ātru atgriešanos mājās, ja tie būs atstājuši kuģi, jo īpaši ārkārtas situācijās.
- **Uzlaboti dati.** Nozīmīga problēma ir datu trūkums par to, kur jūrnieki strādā un ceļo. Šie dati ir būtiski, lai noteiktu ar apkalpes nomaiņu un jūrnieku ceļošanu saistīto problēmu apmēru un pēc tam tās izvērtētu un risinātu. Tāpēc Eiropas Jūras drošības aģentūra (*EMSA*) centīsies minēto informāciju apkopot un analizēt. Pēc tam šī datubāze var tikt izmantota Komisijas un dalībvalstu iniciatīvās, kuru mērķis ir sagatavot ārkārtas pasākumus krīzēm nākotnē.

5) Transporta savienojamības un pasažieru aizsardzības minimuma nodrošināšana

Ja uz transporta pakalpojumiem tiek izdarīts spiediens, ir svarīgi saglabāt pienācīgu kolektīvo sabiedrisko transportu pilsētās un reģionos un starp tiem. Īpaši sarežģīti tas varētu būt pierobežas teritorijā, kur pamatpakalpojumu sniegšana var būt atkarīga no pārrobežu darbiniekiem. Tāpēc dalībvalstīm būtu jāapsver iespēja steidzami piešķirt publisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesības attiecībā uz kolektīvā transporta pakalpojumiem vai grozīt spēkā esošos līgumus par sabiedrības ceļošanas vajadzībām. ES sabiedriskā transporta noteikumi dzelzceļa, autotransporta un jūras transporta

69 C(2022) 1404 final.

70 ANO Konvencijas par personu ar invaliditāti tiesībām (*UNCPRD*) 2., 9. un 11. pants.

jomā jau paredz steidzamības procedūru ar konkrētiem nosacījumiem. Gaisa pārvadājumu pakalpojumu regulas pārskatīšanas ietvaros Komisija apsvērs iespējas, kā atvieglot procesu, kurā dalībvalstis steidzami piešķir publisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesības, lai krīzes gadījumā nodrošinātu pamata savienojamību.

Komisija aicina uzlabot arī reģionālo un vietējo iestāžu gatavību. Ievērojot norādījumus par noturīgākas un stabilākas pilsētmobilitātes plānošanu⁷¹, Komisija norādīja uz vajadzību sagatavoties jebkādiem ārkārtas gadījumiem, kā arī uz pilsētmobilitātes nozīmi pilsētu teritoriju vispārējā noturībā. Tas tiktu atspoguļots turpmākos pasākumos, piemēram, Komisijas ieteikumā par ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plāniem, kas paredzēts 2022. gadā, un īpašās diskusijās ar dalībvalstu un pilsētu ekspertiem par papildu pasākumiem, ar ko pilsētmobilitāti padarīt noturīgāku.

Vēl viens veids, kā krīzes situācijās nodrošināt minimālo savienojamību, ir stiprināt transporta infrastruktūras un operatoru noturību pret satricinājumiem. Komisijas priekšlikumā jaunai *TEN-T* regulai teikts, ka dalībvalstīm būtu jāuzlabo *TEN-T* tīkla drošība un noturība pret klimata pārmaiņām, vides un cilvēku izraisītām katastrofām un citiem ārkārtas notikumiem, kas ietekmē ES transporta sistēmu.

Komisija pēta likumdošanas iniciatīvas, ar kurām varētu aizsargāt pasažierus pret pārvadātāju likviditātes krīzes risku vai maksātnespēju, kas bieži vien ir saistīta ar krīzi. Komisija arī precizēs un aizsargās pasažieru tiesības, kas tiem pienāksies, ja krīzes dēļ uz tiem tiks izdarīts spiediens, kā arī precizēs, kā pasargāt pasažierus no riskiem, uz kuriem neattiecas spēkā esošie ES noteikumi par pasažieru tiesībām.

6) Transporta informācijas apmaiņa

Svarīga ir informācijas apmaiņa galveno dalībnieku starpā. Komisijai, dalībvalstu iestādēm (arī vietēja līmeņa iestādēm), ES aģentūrām, citām ES iestādēm (arī Parlamentam un Padomei), transporta uzņēmumiem, pasažieriem, transporta nozares darbiniekiem, uzņēmumiem un transporta nozares organizācijām un apvienībām būtu jāapmainās ar atjauninātu informāciju un jāspēj tai piekļūt, lai tie varētu kļūt par partneriem problēmu risināšanā. Lai efektīvi reaģētu krīzes situācijā, svarīga ir arī regulāra diskusija un sadarbība starptautiskā līmenī (piemēram, Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā, Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā un Pasaules Veselības organizācijā). Lai sagatavotos visām iespējamajām krīzēm (piemēram, no interneta pārrāvumiem līdz satelītsakaru zudumam), krīzes scenārija darba ietvaros būs jāizstrādā protokoli attiecībā uz piemērotāko sakaru/izplatīšanas kanālu un ar tiem saistītiem jautājumiem. Gadījumam, ja notiktu uzbrukums galvenajām sakaru sistēmām, dalībvalstu iestādēs vajadzētu būt izveidotām alternatīvām un dublējuma sistēmām, lai nodrošinātu efektīvu saziņu starp ieinteresētajām personām. Tiks apsvērti alternatīvi veidi, kā paziņot un apkopot informāciju, lai nodrošinātu piekļuvi reāllaika informācijai ierasto kanālu bojājuma gadījumā.

Galileo zaļo joslu lietotne

ES Kosmosa programmas aģentūra ir izstrādājusi *Galileo* zaļo joslu mobilo lietotni (*Galileo Green Lane*) Tā parāda reāllaika situāciju uz ES robežām un uzrauga tās, lai konstatētu gaidīšanas laiku. Tā ir palīdzējusi kravas automobiļu vadītājiem un transporta uzņēmumiem plānot braucienus un risināt problēmas, ko rada ceļošanas ierobežojumi. Tā ir palīdzējusi arī valstu iestādēm efektīvāk pārvaldīt

71 COM (2021) 811 final.

preču tranzītu. Komisija un ES Kosmosa programmas aģentūra ir nodrošinājušas resursus *Galileo* zaļo joslu lietotnes uzlabošanai. Uzlabotā lietotne ir izstrādes procesā, un tajā būtu jāiekļauj atjauninātajā Paziņojumā par zaļajām joslām noteiktie elementi un ģeogrāfiskais tvērums.

7) Transporta politikas koordinācijas stiprināšana

Nacionālo transporta kontaktpunktu tīkls arī turpmāk būs transporta krīzes diskusiju galvenā platforma. Tas ļaus izvairīties no paralēlas lēmumu pieņemšanas un ātri reaģēt, kā arī aplūkot transporta īpatnības forumā, kurā nodrošinātas tehniskas zināšanas par nozari. Ņemot vērā pozitīvo pieredzi ar tīklu un saskaņā ar ieinteresēto personu viedokļiem par vajadzību labāk koordinēt valstu pasākumus un saīsināt reaģēšanas laiku Komisija ierosina tīkla lomu pastiprināt, padarot to par pastāvīgāku tīklu, kas veic plašāku uzdevumu klāstu un ir gatavs jebkurā brīdī ātri reaģēt. **Tīklam būtu jāturpina strādāt elastīgi un neformāli, lai ātri reaģētu uz krīzi, kas rada ilgstošus un nopietnus traucējumus ES transporta sistēmā.** Tam vajadzētu būt kā forumam ar mērķi apspriest un īstenot ārkārtas pasākumus un to deaktivēšanu. Tīklu, kas apvienos dalībvalstu transporta ministriju un aģentūru un ES transporta aģentūru pārstāvjus, vadīs Komisija. Citas puses, piemēram, citas ES aģentūras un struktūras, citu dalībvalstu ministriju pārstāvjus un transporta jomā ieinteresētās personas, varētu aicināt piedalīties diskusijās, katru gadījumu izskatot atsevišķi.

Komisija nodrošinās informācijas plūsmu starp tīklu, IPCR mehānismu, citām Padomes grupām un ES un starptautiskiem forumiem. Tīkls arī ziņos par rezultātiem, kas gūti ES aģentūru un starptautisko partneru organizētajās krīzgatavības pārbaudēs. Tas var arī ierosināt un koordinēt apmācību, kas veltīta protokolu testēšanai un krīzgatavības uzlabošanai. Vajadzības gadījumā tīkls piedalīsies gatavības pārbaudēs. Komisija arī turpinās regulāri uzraudzīt gaidīšanas laiku zaļo joslu robežšķērsošanas vietās un ziņos par to tīklam. Tādējādi varēs ātri reaģēt uz jebkādam jaunām problēmām.

8) Kiberdrošības stiprināšana

Komisija pastiprinās sadarbību kiberdrošības jomā ar Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru (EASA), Eiropas Jūras drošības aģentūru (EMSA), Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru (ERA), Eiropas Savienības Aģentūru lielapjoma IT sistēmu darbības pārvaldībai brīvības, drošības un tiesiskuma telpā un ENISA. Pašreizējie ES tiesību akti aviācijas un jūrniecības jomā paredz, ka iestādēm un ieinteresētajām personām jāveic riska novērtējumi, kuros apzina izšķirīgi svarīgus datus un sistēmas, un jāievieš piemēroti pasākumi jebkādu atlikušo risku novēršanai. Šie pasākumi būtu jāpilnveido, lai uzlabotu kiberjautājumu izpratni, kiberneturību, apmācību un informācijas apmaiņu. Saskaņā ar 3. darbību ES transporta tiesību aktu turpmākā pārskatīšanā būtu jāņem vērā kiberuzbrukumu riski un vajadzības gadījumā tie jānovērš.

Komisija ir ierosinājusi visaptverošu tiesisko regulējumu kritiskās infrastruktūras aizsardzībai, aptverot arī transporta nozares noturību. Priekšlikums pārskatīt Direktīvu par kritisko vienību noturību⁷² paredz, ka kritiskās vienības, ko dalībvalstis identificējušas kā tādas, kuras sniedz pamatpakalpojumus iekšējā tirgū, veic riska novērtējumus un noturību veicinošus pasākumus, lai kļūtu noturīgākas pret visiem attiecīgajiem cilvēka radītajiem un dabas riskiem, kas nav saistīti ar kiberdrošību. Kad būs pieņemts galīgais teksts, Komisija strādās, lai nodrošinātu tās savlaicīgu īstenošanu, un sniegs dalībvalstīm un kritiskajām vienībām atbalstu, piemēram, nodrošinās Savienības līmeņa riska pārskatu, paraugprakses apmaiņu, testus, kā arī veicinās sadarbību ar dalībvalstīm. Savā

72 COM(2020) 829 final.

paralēlajā priekšlikumā par Tīklu un informācijas drošības direktīvas pārskatīšanu⁷³ Komisija ierosina stiprināt noturību un gatavību, pieprasot organizācijām, arī transporta nozares organizācijām, ieviest darbības nepārtrauktības un krīžu pārvarēšanas pasākumus.

Komisija un ES aģentūras turpinās sniegt atbalstu kiberdrošības protokolu izstrādei, lai nodrošinātu darbības nepārtrauktību incidenta gadījumā. *ENISA* ir izdevusi norādījumus par kiberdrošības risku pārvaldību dzelzceļa sektorā⁷⁴ un ostās⁷⁵. *EASA* gatavo tiesību aktus, lai nodrošinātu drošību civilajā aviācijā. *EMSA* sadarbojas ar dalībvalstīm un jūrniecības nozari, lai noteiktu iespējamās nepilnības kiberdrošībā un pasākumus to novēršanai. Šis darbs tiks izmantots par pamatu turpmākajam darbam ar Komisiju, piemēram, attiecībā uz kiberdrošības pasākumiem kuģiem.

Komisija sadarbosies arī ar starptautiskajiem partneriem. 2021. gadā ESAO, iedvesmojoties no ES DCS un citiem ES norādījumiem, pieņēma norādījumus, lai atvieglinātu starptautisko ceļošanu⁷⁶. Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (*ICAO*) pieņēma standartus par preventīviem kiberdrošības pasākumiem, kas 2019. gadā tika transponēti ES aviācijas drošības tiesību aktos⁷⁷. Papildus tam *ICAO* Rezolūcijā A40-12/1 valstis un nozare cita starpā tika aicinātas apzināt kiberdrošības apdraudējumus un riskus, kas saistīti ar civilās aviācijas operācijām un kritiskajām sistēmām, kā arī to sekas. Komisija un dalībvalstis aktīvi piedalās arī vairākās notiekošajās *ICAO* kiberdrošības darbībās, tai skaitā *ICAO* kiberdrošības rīcības plāna⁷⁸ īstenošanā. Komisija turpinās cieši sadarboties ar Eirokontroli nolūkā veicināt saskaņotu pieeju kiberdrošībai un kiberneturībai, vairojot izpratni par to un sadarbojoties ar ieinteresētajām personām, lai izveidotu aizsardzību pret kiberdraudiem. Tāpat Komisija turpinās sniegt atbalstu starptautiskās jūras kiberdrošības jomā Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (*SJO*). Konkrēti, *SJO* iesaka kuģošanas sabiedrībām savās drošības pārvaldības sistēmās pienācīgi ņemt vērā kiberdrošības riskus, un nozares apvienības, pamatojoties uz to, ir izstrādājušas pamatnostādnes.

9) Ārkārtas rīcības testēšana transporta nozarē

Komisija kopā ar attiecīgajām aģentūrām vai citiem dalībniekiem, balstoties uz esošajiem procesiem, ierosina testēt ārkārtas rīcību, lai novērtētu gatavību krīzēm saskaņā ar šo plānu.

Lai maksimāli palielinātu ieguldījumu un rezultātus, **ši testēšana būtu jāintegrē Komisijas izveidotajā vispārējā krīzes pārvarēšanas sistēmā un, cik vien iespējams, jāiekļauj esošajās ES mācībās.** Piemēram, 2022. gada paralēlajās un koordinētajās mācībās, tiks ietverta transporta komponente. Šādu testu pamatā varētu būt iespējamie scenāriji, kas varētu ietekmēt ES transporta sistēmu, piemēram, pandēmija, dabas katastrofa, teroristu uzbrukums, enerģijas trūkums, plaša mēroga kiberuzbrukums (tostarp izspiedējprogrammatūra) vai nopietns telesakaru pārtraukums. Atkarībā no konteksta būtu jācenšas iesaistīt attiecīgos dalībniekus, kas var dot pēc iespējas lielāku ieguldījumu testēšanā, piemēram, *ENISA*, *EMSA*, *EASA*, tīkla pārvaldītājs Eirokontrole un *ERA*. Eiropas aviācijas krīzes

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 Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/1583 (2019. gada 25. septembris), ar ko attiecībā uz kiberdrošības pasākumiem groza Īstenošanas regulu (ES) 2015/1998, ar ko nosaka sīki izstrādātus pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā, C/2019/6825, OV L 246, 26.9.2019., 15.–18. lpp.

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

koordinācijas vienība, ko pārvalda tīkla pārvaldītājs Eirokontrolē, var būt noderīga, risinot aviācijas sektora problēmas, piemēram, saistībā ar veselības, robežu un ceļošanas ierobežojumiem.

Ārkārtas rīcības testēšanā iegūtajai pieredzei vajadzētu palīdzēt attiecīgi transporta nozarei un iestādēm izstrādāt pašiem savus darbības nepārtrauktības plānus. Lai reaģētu uz dažādām krīzēm, tām būtu jāapsver dublējuma sistēmu un papildu risinājumu (piemēram, alternatīvi maršruti, daudzveidīgas piegādes, alternatīvas degvielas, dublējuma datubāzes, nepārtraukta savienojamība un citas tehnoloģiskas sistēmas un infrastruktūras) ieviešana. Dalībvalstīm arī būtu jāturpina stiprināt transporta infrastruktūras (arī ostu un lidostu) noturību un pieejamību savā teritorijā un jānodrošina papildpakalpojumu pieejamība (piemēram, piekļuve uzpildes stacijām, pienācīgs sanitārijas līmenis, ēdināšanas un izmitināšanas pakalpojumi). Ārkārtas rīcības testēšanā iegūtie rezultāti būtu jāizmanto arī apmācībai (sadarbībā ar transporta nozares ieinteresētajām personām un dalībvalstīm) un izpratnes vairošanai. Nacionālo transporta kontaktpunktu tīkls apspriedīs šādā testēšanā gūto pieredzi un vajadzības gadījumā ierosinās gatavībai velītū apmācību.

10) Sadarbība ar starptautiskiem partneriem

Jebkurai krīzei, kas ietekmē ES transporta sistēmu, varētu būt globāla dimensija. Sabiedriskajā apspriešanā saņemtās atsauksmes⁷⁹ liecina, ka ir jāstiprina starptautiskie koordinācijas mehānismi, jo Covid-19 pandēmija ir atklājusi nepilnības spējā saskaņoti reaģēt globālā mērogā. Tāpēc saskaņā ar stratēģiju “Global Gateway” krīzgatavības uzlabošana būtu regulāri jāapspriež ar ES galvenajiem starptautiskajiem partneriem, jo īpaši tiem, kuriem ir ciešākas savienojamības saites, un tiem, kam ir īpaša krīzes pieredze. Covid-19 pandēmija un Krievijas iebrukums Ukrainā ir parādījis, cik svarīga ir sadarbība — izmantojot Transporta kopienu — ar Rietumbalkāniem, lai zaļās joslas efektīvi darbotos ārpus ES, kā arī **TEN-T tīkla paplašināšana**. Tāpat nesenās krīzes ir parādījušas, cik svarīgi ir pievērst īpašu uzmanību Centrālāzijai, kā arī attāliem apgabaliem un aizjūras teritorijām, ņemot vērā to īpašās transporta vajadzības. Komisija un EĀDD turpinās veicināt krīzgatavību visos attiecīgajos starptautiskajos forumos un organizācijās, piemēram, *ICAO* un *SJO*. Turklāt plānotais Šengenas Robežu kodeksa grozījums, kura mērķis ir racionalizēt nebūtisku ceļošanas ierobežojumu pieņemšanas procedūru, uzsver arī vajadzību pēc labas sadarbības ar trešām valstīm. Hibrīddraudi jau ir ES un NATO sadarbības uzmanības centrā, pamatojoties uz Varšavas un Briseles 2016. un 2018. gada kopīgajām deklarācijām⁸⁰.

4 SECINĀJUMI

Krievijas agresija pret Ukrainu nopietni ietekmē ES transporta sistēmu. Augošās naftas un gāzes cenas, sagrautas piegādes ķēdes, gaisa telpas un tirgu slēgšana, kā arī transporta nozares darbinieku iespējamais trūkums papildina pašreizējās problēmas, kas saistītas ar Covid-19 pandēmiju. Tomēr konflikts parāda, ka ES ir daudz iemācījusies no Covid-19 krīzes, ņemot vērā to, cik ātri tā jau ir reaģējusi uz karu. Konflikts ir arī uzsvēris vajadzību samazināt ES atkarību no importētajām fosilajām degvielām.

Risku kopaina mainās, un to novēršanai ir vajadzīgs visaptverošais instrumentu kopums, kas izklāstīts šajā paziņojumā. Gatavības līmeni var un vajadzētu paaugstināt. Novēršanas un gatavības iniciatīvas mums ļauj pielāgoties klimata pārmaiņām un mazināt mainīgos riskus, taču tās ir pastāvīgi jāpielāgo un jāpārskata. Jāturpina uzlabot un stiprināt agrīnās brīdināšanas sistēmas, kas

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

⁸⁰ *Sixth progress report on the implementation of the common set of proposals endorsed by EU and NATO Councils on 6 December 2016 and 5 December 2017*, 2021. gada 3. jūnijs.

sniedz informāciju, kuru var praktiski izmantot informācijā balstītu lēmumu pieņemšanai, un jānodrošina agrīnas informācijas/izpratnes tālāka pārveide agrīnā rīcībā. Gatava risinājuma neparedzētas krīzes pārvarēšanai nākotnē nav. Labākais risinājums ir uzlabot zināšanas par vājam vietām un riskiem un tos mazināt. Tā tiks izveidota un uzturēta ES spēja reaģēt ātri, koordinēti un uz sadarbību vērstā veidā, apvienojot ES, valstu un vietējos pasākumus.

Ir būtiski, lai dalībvalstis piemērotu ārkārtas rīcības principus un pilnīgi izmantotu Komisijas ārkārtas rīcības instrumentu kopumu, dažādos instrumentus saskaņojot ar konkrētajām risināmajām problēmām. Komisija sadarbībā ar ES aģentūrām aktīvi vadīs šo procesu, lai panāktu gatavību reaģēt uz krīzi, koordinējot Nacionālo transporta kontaktpunktu tīklu un regulāri apspriežoties ar starptautiskajiem partneriem un ieinteresētajām personām.

Komisija sniegs atbalstu dalībvalstīm to krīzgatavības uzlabošanā. Lai uzlabotu krīzgatavību un reaģēšanu uz krīzi, kas ietekmē transporta nozari, dalībvalstīm būtu jāpastiprina sadarbība un apspriešanās ar ieinteresētajām personām, pamatojoties uz pieredzi, kas gūta Covid-19 krīzē, Ukrainas krīzē un dažādos ārkārtas situāciju testos. Arī Komisija atbalstīs šo procesu, organizējot regulārus krīzes simulācijas testus ar ES aģentūrām un daloties gūtajā pieredzē.

Komisija aicina Parlamentu un Padomi pilnībā iesaistīties likumdošanas darbā, kura mērķis ir modernizēt un stiprināt ES transporta nozares noturību. Darba pabeigšana saistībā ar vēl nepieņemtajiem priekšlikumiem par *TEN-T*, intelektiskajām transporta sistēmām, Eiropas vienoto gaisa telpu, iniciatīvu “ReFuelEU Aviation”, iniciatīvu “FuelEU Maritime” un Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulu būs ļoti svarīga, lai veidotu ES transporta ilgtermiņa noturību. Arī ES reģionālajām un vietējām iestādēm būtu jāsadarbības ar Komisiju, lai uzlabotu pilsētmobilitāti saskaņā ar jauno Pilsētmobilitātes satvaru.