



Rada  
Unii Europejskiej

Bruksela, 25 maja 2022 r.  
(OR. pl)

9490/22

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

#### **PISMO PRZEWODNIE**

---

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	23 maja 2022 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2022) 211 final
Dotyczy:	KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW Plan awaryjny dla transportu

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2022) 211 final.

Zał.: COM(2022) 211 final



Bruksela, dnia 23.5.2022 r.  
COM(2022) 211 final

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,  
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU  
REGIONÓW**

**Plan awaryjny dla transportu**

# KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW

## Plan awaryjny dla transportu

### 1 WPROWADZENIE

**W ciągu ostatnich dwóch lat unijny sektor transportu znacznie ucierpiał w wyniku dwóch poważnych kryzysów – pandemii COVID-19 i agresji wojskowej Rosji wobec Ukrainy.** Pandemia COVID-19 wywarła silny wpływ na społeczeństwo, w tym na sektor transportu<sup>1</sup>. Aby powstrzymać rozprzestrzenianie się pandemii, wprowadzono szereg środków ukierunkowanych na ograniczenie podróży międzynarodowych i krajowych, takich jak utrzymywanie dystansu fizycznego, nakaz pozostania w domu, zawieszenie funkcjonowania transportu publicznego, ustalanie kontaktów zakaźnych i kwarantanna, oraz zamknięcie granic. Brak koordynacji środków krajowych dodatkowo wpłynął na sektor transportu, utrudniając transgraniczne operacje transportowe<sup>2</sup>, co często potęgowało skutki początkowego wstrząsu w odniesieniu do ludzi i gospodarki<sup>3</sup>.

**Pełne skutki agresji wojskowej Rosji wobec Ukrainy nie są jeszcze znane.** Od momentu rozpoczęcia inwazji organy państw członkowskich i unijne przedsiębiorstwa transportowe, w szczególności w państwach graniczących z Ukrainą, zapewniają pomoc humanitarną na niespotykaną dotąd skalę. W następstwie wojny i sankcji unijny transport stanął również w obliczu wielu wyzwań: kierowcy samochodów ciężarowych pozostający w strefie konfliktu, zamknięcie rosyjskiej przestrzeni powietrznej, zniszczenie ukraińskiej infrastruktury transportowej, przerwanie łańcuchów dostaw oraz presja na wzrost cen ropy naftowej.

**Te dwa wydarzenia nie są pierwszymi, które spowodowały poważne zakłócenia unijnego systemu transportu.** Erupcja islandzkiego wulkanu Eyjafjallajökull 14 marca 2010 r. oraz zawalenie się tunelu Rastatt 12 sierpnia 2017 r. również miały skutki systemowe w odniesieniu do sektora transportu, zarówno pasażerskiego, jak i towarowego.

**W planie awaryjnym dla transportu przedstawionym w niniejszym komunikacie przewidziano zestaw narzędzi ukierunkowanych na postępowanie w przypadku kryzysów transportowych**

---

1 W 2020 r. ruch lotniczy w Europie wyniósł 45 % poziomu z 2019 r. i w rezultacie liczba pasażerów zmniejszyła się o ponad 70 % (Eurocontrol). W niektórych miesiącach 2020 r. liczba pasażerów wchodzących na pokład i schodzących z pokładu w portach UE zmniejszyła się niemal o połowę (o 45 %) w porównaniu z 2019 r. Ponadto nastąpił spadek liczby pasażerów kolei o 42 % (Eurostat). W latach 2019–2020 odnotowano spadek łącznego obrotu w sektorze usług transportowych o 13 %.

2 Więcej informacji na temat bazy danych dotyczącej środków można znaleźć pod adresem: <https://covid-statistics.jrc.ec.europa.eu/RMeasures>

3 The impact of COVID-19 on the Internal Market [Wpływ COVID-19 na rynek wewnętrzny], IPOL\_STU(2021)658219\_EN.

**wszelkiego rodzaju**<sup>4</sup>. Stanowi on odpowiedź na wezwanie Rady<sup>5</sup>, która zwróciła się do Komisji o sporządzenie europejskiego planu awaryjnego dla transportu towarowego na wypadek pandemii i innych poważnych kryzysów. Ponadto w ramach kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności<sup>6</sup> przewidziano, że Komisja opracuje plan awaryjny na wypadek kryzysu, aby zapewnić ciągłość działania i koordynację reagowania w sektorze transportu. Plan opracowano na podstawie zdobytych doświadczeń i inicjatyw podjętych podczas pandemii COVID-19, takich jak komunikat w sprawie uprzywilejowanych korytarzy<sup>7</sup>, wytyczne w sprawie marynarzy<sup>8</sup> oraz przepisy zbiorcze dotyczące COVID-19, wprowadzające tymczasowe środki w zakresie transportu<sup>9</sup>. Plan jest jednym z rezultatów osiągniętych w ramach inicjatywy przewodniej 8 – Wzmocnienie jednolitego rynku (działanie 58) kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności. Stanowi on uzupełnienie działania 56 mającego na celu ocenę wpływu pandemii COVID-19 na jakość sieci połączeń i konkurencję na jednolitym rynku. W planie kładzie się nacisk na sektor transportu – Komisja zajmie się kwestiami o szerszym zakresie dotyczącymi swobodnego przepływu towarów, usług i osób na jednolitym rynku UE oraz dostępności produktów i usług w ramach przyszłego instrumentu nadzwyczajnego jednolitego rynku<sup>10</sup>.

**Wiele narzędzi i zasad zaproponowanych w przedmiotowym planie okazało się już przydatnych w rozwiązywaniu problemów spowodowanych agresją wojskową Rosji wobec Ukrainy.** Poniżej przedstawiono niektóre ze wstępnych wniosków, jednak ciągła ponowna ocena pojawiających się wyzwań jest uzasadniona. W związku z tym w kolejnej sekcji znajdującej się poniżej skoncentrowano się przede wszystkim na reakcji UE na pandemię COVID-19. Po niej następuje sekcja odnosząca się do przyszłości dotycząca gotowości na wypadek sytuacji kryzysowej, w której określono zasady postępowania w przypadku zdarzeń awaryjnych w sektorze transportu oraz przedstawiono zestaw narzędzi służących do prowadzenia działań.

## **2 WSPIERANIE SEKTORA TRANSPORTU W CZASIE KRYZYSU**

**UE szybko podjęła działania, aby rozwiązać problemy spowodowane przez COVID-19 i przywrócić jakość sieci połączeń.** Reakcja skupiła się na zapewnieniu nieprzerwanego przepływu towarów i świadczenia usług transportowych bez opóźnień. Pandemia COVID-19 uwidoczniła jednak również, jak podział odpowiedzialności między państwami członkowskimi UE w ważnych kwestiach, takich jak zdrowie i kontrola graniczna, może utrudniać szybką i skoordynowaną reakcję polityczną.

### **2.1 Koordynowanie, monitorowanie i dostarczanie informacji**

**Sieć krajowych punktów kontaktowych ds. transportu przyczyniła się do poprawy koordynacji w sektorze transportu.** Koordynowaną przez Komisję sieć ustanowiono na mocy komunikatu w sprawie uprzywilejowanych korytarzy w celu rozwiązania szczególnych kwestii związanych

---

4 Przykłady możliwych sytuacji kryzysowych obejmują klęski żywiołowe, pandemie, ataki terrorystyczne, cyberataki, oprogramowanie szantażujące, konflikty zbrojne, zawalenie się mostu lub tunelu lub inne awarie infrastruktury, a także przerwy w dostawach prądu.

5 Konkluzje Rady, ST 12391/20.

6 COM(2020) 789 final.

7 COM(2020) 1897.

8 COM(2020) 3100.

9 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698 z dnia 25 maja 2020 r. ustanawiające szczególne środki tymczasowe w związku z epidemią COVID-19 dotyczące odnawiania lub przedłużania ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń w niektórych obszarach prawodawstwa dotyczącego transportu, Dz.U. L 165 z 27.5.2020, s. 10.

10 [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13181-Jednolity-rynek-nowy-instrument-UE-gwarantujacy-funkcjonowanie-jednolitego-rynku-w-sytuacjach-nadzwyczajnych\\_pl](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13181-Jednolity-rynek-nowy-instrument-UE-gwarantujacy-funkcjonowanie-jednolitego-rynku-w-sytuacjach-nadzwyczajnych_pl)

z transportem. Sieć miała decydujący wpływ na zarządzanie kryzysowe i stanowi uzupełnienie unijnego mechanizmu reagowania na szczeblu politycznym w sytuacjach kryzysowych (IPCR), który uruchomiono na samym początku kryzysu, w styczniu 2020 r.

**Dostarczanie informacji w czasie rzeczywistym stanowiło jednak wyzwanie.** Aktualne informacje miały zasadnicze znaczenie ze względu na stale zmieniającą się sytuację pandemiczną, wymogi i przepisy. Strona internetowa Re-open EU<sup>11</sup> i aplikacja mobilna dostarczały informacji ludziom i przedsiębiorstwom w całej UE. Portal Komisji Your Europe<sup>12</sup> był ważnym kanałem informacyjnym, który w lipcu 2021 r. odwiedziono 9,9 mln razy. Narzędzia te odegrały ważną rolę w przywróceniu bezpiecznego podróżowania i turystyki. Jednocześnie ze względu na częste zmiany przepisów oraz niedoskonały przepływ informacji między organami krajowymi i Komisją, informacje na temat niektórych przepisów były czasami nieaktualne<sup>13</sup>. Portal pomógł pasażerom, ale nie zawiera przepisów dotyczących pracowników sektora transportu.

### ***Rosyjska agresja na Ukrainę: koordynowanie, monitorowanie i udostępnianie informacji***

W pierwszych dniach po agresji wojskowej Rosji wobec Ukrainy ponownie zgromadzili się członkowie sieci krajowych punktów kontaktowych ds. transportu. Stanowi ona forum dla państw członkowskich, Komisji, innych organów UE, a czasem nawet dla przedstawicieli Ukrainy. W ramach sieci omówiono i skoordynowano działania ukierunkowane na utworzenie nowych szlaków transportowych i łańcuchów dostaw oraz utrzymanie istniejących szlaków i łańcuchów dostaw do i z Ukrainy.

## **2.2 Odblokowanie transportu towarowego**

**System uprzywilejowanych korytarzy<sup>14</sup> przyczynił się do utrzymania płynności ruchu w UE i umożliwił pracownikom sektora transportu przekraczanie granic w sposób niedyskryminujący.** Komisja wezwała państwa członkowskie do wyznaczenia przejść granicznych na granicach wewnętrznych transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) jako uprzywilejowanych korytarzy, w przypadku których mają zastosowanie określone przepisy. Przejazd przez te uprzywilejowane korytarze powinien zajmować mniej niż 15 minut na wewnętrznych granicach lądowych, a przejścia te powinny być otwarte dla wszystkich pojazdów towarowych przewożących dowolny rodzaj towarów.

Zgodnie z powszechną opinią zainteresowanych stron<sup>15</sup> uprzywilejowane korytarze odniosły natychmiastowy skutek w postaci zapewnienia nieprzerwanych usług transportowych i ograniczenia zakłóceń w łańcuchach dostaw. Przyczyniło się to do zmniejszenia skutków gospodarczych ograniczeń związanych z COVID-19 w odniesieniu do przedsiębiorstw transportowych oraz przyczyniło się do ożywienia gospodarczego w UE. Dzięki przepisom dotyczącym urządzeń sanitarnych i miejsc odpoczynku przedmiotowe korytarze zapewniły również zdrowie i bezpieczeństwo pracownikom sektora transportu. Środek ten okazał się sukcesem: codzienne monitorowanie prowadzone przez

11 Strona internetowa Re-open EU dostarcza informacji dotyczących COVID-19 na temat podróży i środków ochrony zdrowia w państwach UE i strefy Schengen (Islandii, Liechtensteinie, Norwegii i Szwajcarii). Informacje są często aktualizowane i dostępne w 24 językach.

12 [https://europa.eu/youreurope/index\\_pl.htm](https://europa.eu/youreurope/index_pl.htm)

13 Ocena strony internetowej Re-Open.eu przeprowadzona przez Europejski Trybunał Obrachunkowy, sprawozdanie specjalne 15/2021: Prawa pasażerów lotniczych w czasie pandemii COVID-19 – Pomimo wysiłków podejmowanych przez Komisję nie zapewniono ochrony najważniejszych praw.

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

15 [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Plan-awaryjny-dla-transportu\\_pl](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Plan-awaryjny-dla-transportu_pl)

Agencję Unii Europejskiej ds. Programu Kosmicznego pozwoliło stwierdzić, że średnic czas oczekiwania na przejściach granicznych wewnątrz strefy Schengen nie przekroczył progu 15 minut<sup>16</sup>.

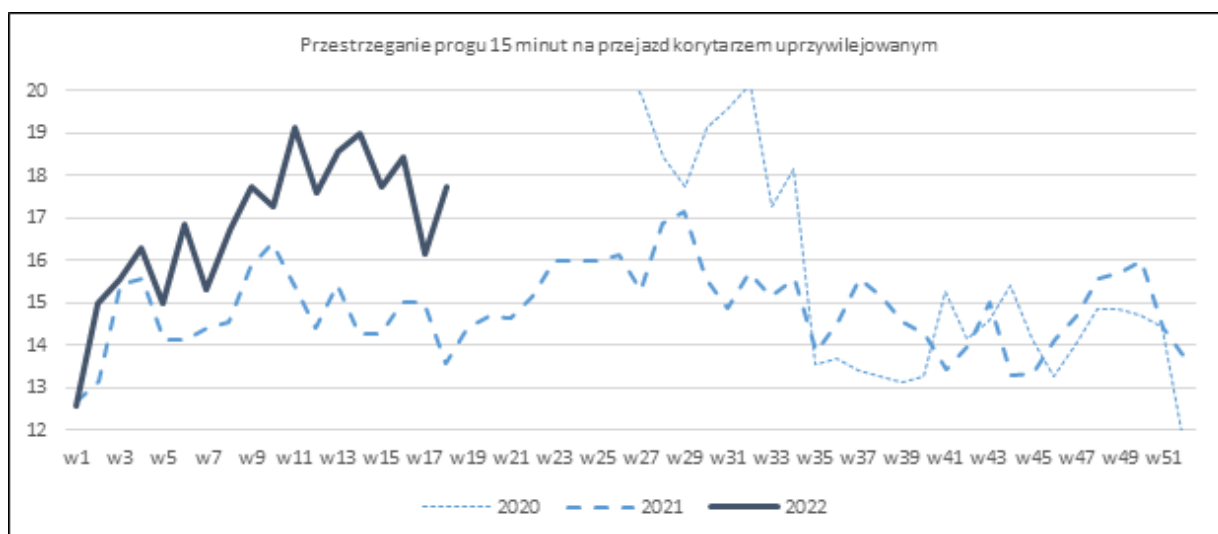


Tabela 1: Średni czas przekraczania granicy w minutach (wszystkie przejścia graniczne w UE) i jego trend liniowy w okresie od czerwca 2020 r. do maja 2022 r. w ujęciu tygodniowym.

**Ponadto UE podjęła konkretne działania w celu zapewnienia możliwości zmiany lub interpretacji przepisów w sposób umożliwiający utrzymanie jakości sieci połączeń w czasie kryzysu.** Niektóre przedsiębiorstwa transportowe nie były w stanie dopełnić niezbędnych procedur, aby zachować zgodność z przepisami UE w zakresie odnowienia lub przedłużenia ważności certyfikatów i świadectw (np. certyfikatu bezpieczeństwa), licencji (np. prawa jazdy) lub zezwoleń. Ze względu na ograniczenia w przemieszczaniu się państwa członkowskie nie mogły zapewnić terminowej realizacji odpowiednich badań, szkoleń ani kontroli wymaganych na mocy unijnych przepisów dotyczących transportu. Przyjmując rozporządzenie (UE) 2020/698<sup>17</sup> (rozporządzenie zbiorcze I) i rozporządzenie (UE) 2021/267<sup>18</sup> (rozporządzenie zbiorcze II), UE przedłużyła okresy określone w odpowiednich unijnych przepisach dotyczących transportu w odniesieniu do szkoleń, kontroli i wydawania certyfikatów i świadectw, licencji oraz zezwoleń. Zainteresowane strony z zadowoleniem przyjęły wspomniane środki<sup>19</sup>, w ramach których dokładnie uwzględniono bezpieczeństwo transportu i zapewniono możliwość dalszego prowadzenia działalności przedsiębiorstw transportowym i zainteresowanym osobom.

16 W okresie od 3 czerwca 2020 r. (kiedy rozpoczęto monitorowanie) do 30 września 2021 r. średni dzienny czas przekraczania granicy na wszystkich przejściach granicznych UE wzdłuż sieci TEN-T wynosił 15,5 minuty, przy czym odchylenie standardowe wynosiło 2,8 minuty. Te same wartości w 2021 r. wyniosły odpowiednio 15,1 i 2 minuty.

17 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698 z dnia 25 maja 2020 r. ustanawiające szczególne środki tymczasowe w związku z epidemią COVID-19 dotyczące odnawiania lub przedłużania ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń w niektórych obszarach prawodawstwa dotyczącego transportu, Dz.U. L 165 z 27.5.2020, s. 10.

18 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/267 z dnia 16 lutego 2021 r. ustanawiające szczególne środki tymczasowe w związku z utrzymywaniem się kryzysu związanego z COVID-19 dotyczące odnawiania lub przedłużania ważności niektórych certyfikatów, świadectw, licencji i zezwoleń, przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń w niektórych obszarach ustawodawstwa dotyczącego transportu oraz przedłużenia niektórych okresów, o których mowa w rozporządzeniu (UE) 2020/698, Dz.U. L 60 z 22.2.2021, s. 1.

19 [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Plan-awaryjny-dla-transportu\\_pl](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Plan-awaryjny-dla-transportu_pl)

### 2.3 Koordynowanie środków dotyczących podróży odnoszących się do pasażerów i pracowników sektora transportu

Od początku pandemii Komisja promuje skoordynowane podejście do ograniczenia swobodnego przepływu w UE, które stało się konieczne w związku z pandemią. Aby uniknąć zakłóceń w transporcie, w zaleceniu Rady 2020/1475<sup>20</sup> i jego kolejnych wersjach potwierdzono, że pracownicy sektora transportu zasadniczo nie są zobowiązani do poddawania się testom ani kwarantannie, a jeżeli test jest konieczny, można zastosować szybki test antygenowy. Zgodnie z późniejszym zaleceniem, tj. zaleceniem Rady 2022/107<sup>21</sup>, pracownicy sektora transportu nie powinni być zobowiązani do posiadania unijnego cyfrowego zaświadczenia COVID.

W odpowiedzi na kryzys związany z sytuacją w Ukrainie Komisja potwierdziła w swoim komunikacie zawierającym wytyczne operacyjne dotyczące zarządzania granicami zewnętrznymi w celu ułatwienia przekraczania granicy między UE a Ukrainą<sup>22</sup>, że pracownicy sektora transportu mają kluczowe znaczenie dla łańcuchów dostaw. Komisja zaproponowała również uproszczenie procedur przekraczania granic dla pracowników sektora transportu pracujących w Ukrainie.

#### ***Unijne cyfrowe zaświadczenie COVID i unijna cyfrowa karta lokalizacji pasażera***

Bezpieczne i interoperacyjne unijne cyfrowe zaświadczenie COVID<sup>23</sup> i inne protokoły dotyczące zdrowia opracowane przez Komisję i Europejskie Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób wraz z właściwymi agencjami zajmującymi się transportem odegrały zasadniczą rolę we wznowieniu – w miarę możliwości – bezpiecznego podróżowania po UE. Unijne cyfrowe zaświadczenie COVID oraz starania na rzecz ustanowienia skoordynowanego podejścia do podróżowania na szczeblu UE zostały ogólnie z zadowoleniem przyjęte przez organizacje sektora podróży i turystyki jako ważne narzędzie umożliwiające obywatelom podróżowanie i zachęcające do nich poprzez zapewnienie niezbędnej przewidywalności. Aby nie pozbawić obywateli tego skutecznego i chroniącego prywatność sposobu potwierdzania statusu COVID-19, w przypadku gdyby po 30 czerwca 2022 r. określone ograniczenia swobodnego przemieszczania się ze względu na zdrowie publiczne nadal obowiązywały, Komisja zaproponowała przedłużenie obowiązywania podstawy prawnej unijnego cyfrowego zaświadczenia COVID do 30 czerwca 2023 r.

Szereg państw członkowskich wprowadziło jednak karty lokalizacji pasażera i inne oświadczenia (np. oświadczenia dotyczące stanu zdrowia, oświadczenia dotyczące wjazdu na terytorium) w sposób nieskoordynowany. Ich formaty są różne, a niektóre z nich mają wyłącznie wersję papierową. Było to powodem niepotrzebnych niedogodności i zamieszania dla podróżujących, których można było uniknąć dzięki odpowiedniej koordynacji.

20 Zalecenie Rady z dnia 13 października 2020 r. w sprawie skoordynowanego podejścia do ograniczania swobodnego przepływu w odpowiedzi na pandemię COVID-19, Dz.U. L 337 z 14.10.2020, s. 3.

21 Zalecenie Rady (UE) 2022/107 z dnia 25 stycznia 2022 r. w sprawie skoordynowanego podejścia na rzecz ułatwienia bezpiecznego swobodnego przemieszczania się podczas pandemii COVID-19 i zastępujące zalecenie (UE) 2020/1475 (dostępne pod adresem: <http://data.europa.eu/eli/reco/2022/107/oj>).

22 COM(2022) 1404 final.

23 Parlament i Rada przyjęły rozporządzenie (UE) 2021/953 w sprawie ram wydawania, weryfikowania i uznawania interoperacyjnych zaświadczeń o szczepieniu, o wyniku testu i o powrocie do zdrowia w związku z COVID-19 (unijne cyfrowe zaświadczenie COVID) w celu ułatwienia swobodnego przemieszczania się w czasie pandemii COVID-19.

**Podczas pandemii COVID-19 wspólne wysiłki UE i państw członkowskich umożliwiły 650 000 obywateli Unii bezpieczny powrót do domu.** Ponad 100 000 osób, z których 90 060 było obywatelami Unii, objęto repatriacją w ramach Unijnego Mechanizmu Ochrony Ludności. Pandemia COVID-19 miała również istotny wpływ na pracowników sektora transportu. Pracownicy ci stoją na pierwszej linii frontu kryzysu i doświadczają skutków ograniczeń w przemieszczaniu się po UE, w tym wydłużonego czasu oczekiwania na granicach oraz ograniczonych możliwości zakwaterowania i skorzystania z miejsc odpoczynku. Szczególnie poszkodowani byli marynarze, którym przez kilka miesięcy uniemożliwiano powrót do domu z powodu ograniczeń i niskiej jakości sieci połączeń. Komisja przedstawiła państwom członkowskim wytyczne dotyczące podróżowania w UE<sup>24</sup>, podkreślając potrzebę zapewnienia bezpiecznego przejścia korytarzami transportowymi. Komisja wsparła również marynarzy, zalecając określone rozwiązania w zakresie ochrony zdrowia, repatriacji i organizacji podróży<sup>25</sup>. Wezwała państwa członkowskie do stworzenia sieci bezpiecznych portów, w których załogi mogłyby się wymieniać bez ograniczeń. Komisja złągodziła również obowiązki wizowe i wprowadziła zwolnienia z kwarantanny, w tym w odniesieniu do marynarzy spoza UE.

### ***COVID-19 a prawa pasażerów***

Komisja przedstawiła wstępne wytyczne dotyczące stosowania unijnych przepisów dotyczących praw pasażerów w odniesieniu do COVID-19<sup>26</sup>. Wydała zalecenie w sprawie bonów oferowanych pasażerom i podróżnym jako alternatywa dla zwrotu pieniędzy za odwołane podróże i usługi transportowe. Podkreśliła również sposób, w jaki państwa członkowskie mogą wspierać płynność finansową przedsiębiorstw transportowych<sup>27</sup>. W grudniu 2020 r. Komisja zwróciła uwagę sieci egzekwowania przepisów dotyczących współpracy w zakresie ochrony konsumenta na strategię anulowania rezerwacji i zwrotu kosztów realizowane przez szereg linii lotniczych. Doprowadziło to do dyskusji między Komisją, krajowymi organami ds. ochrony konsumentów i 16 największymi liniami lotniczymi. W rezultacie wspomniane linie lotnicze zobowiązały się do zapewnienia pasażerom dokładniejszych informacji i terminowego zwrotu kosztów za odwołane loty<sup>28</sup>.

Komisja zwróciła się do państw członkowskich o wykorzystanie platformy EU Pilot w celu dostarczenia informacji na temat stosowania, monitorowania i egzekwowania przepisów unijnych dotyczących praw pasażerów w czasie kryzysu związanego z COVID-19. Przedmiotem szczególnej uwagi są przedsiębiorstwa transportowe oraz to, czy dają one pasażerom możliwość wyboru między zwrotem kosztów a bonami. Komisja wszczęła postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego przeciwko państwom członkowskim, które wprowadziły przepisy naruszające unijne przepisy dotyczące praw pasażerów. Doprowadziło to do wycofania tych sprzecznych przepisów krajowych.

## **2.4 Utrzymanie jakości sieci połączeń**

**UE wprowadziła również ułatwienia regulacyjne dla przedsiębiorstw transportowych w drodze zmian legislacyjnych.** Jeżeli przewoźnik lotniczy nie jest w stanie dłużej spełniać swoich zobowiązań

24 COM(2020) 1897 final.

25 COM(2020) 119/01.

26 Wytyczne interpretacyjne z dnia 18 marca 2020 r. poprzedzające zalecenie w sprawie bonów z dnia 13 maja 2020 r.

27 Zalecenie Komisji (UE) 2020/648 z dnia 13 maja 2020 r. w sprawie bonów oferowanych pasażerom i podróżnym jako alternatywa dla zwrotu pieniędzy za odwołane imprezy turystyczne i usługi transportowe w kontekście pandemii COVID-19, COM(2020) 3125, Dz.U. L 151 z 14.5.2020, s. 10.

28 Więcej informacji na temat zobowiązań poszczególnych linii lotniczych można znaleźć pod adresem: [https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/air-travel\\_pl](https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/air-travel_pl)

finansowych przez okres 12 miesięcy, władze państwa członkowskiego uprawnione do licencjonowania mogą nie zawieszać ani nie cofać jego licencji. Na mocy przepisów wprowadzono środki ukierunkowane na wspieranie portów lotniczych i przedsiębiorstw zapewniających obsługę naziemną, w szczególności przez umożliwienie portom lotniczym udzielania zamówień na obsługę naziemną w sytuacjach wyjątkowych, gdy przedsiębiorstwo zaprzestaje działalności z powodu kryzysu związanego z COVID-19<sup>29</sup>.

#### **Zmiany w rozporządzeniu w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie<sup>30</sup>**

UE szybko przyjęła zmiany legislacyjne pozwalające przewoźnikom lotniczym zachować przydziały czasu na start lub lądowanie w kolejnym sezonie rozkładowym, nawet jeżeli nie są oni w stanie wykorzystać minimum 80 % przydziałów czasu na start lub lądowanie, co jest zwykle wymagane. Zmiany te są ukierunkowane na zapewnienie liniom lotniczym pomocy finansowej oraz uniknięcie sytuacji, w której musiałyby one obsługiwać loty wyłącznie w celu zachowania przydziałów czasu na start lub lądowanie. Zapewniają one również konkurencyjne wykorzystanie przepustowości portów lotniczych z korzyścią dla konsumentów i jakości sieci połączeń.

Ulgi prawne w sektorze morskim umożliwiły organowi zarządzającemu portem lub organowi za to odpowiedzialnemu zrzeczenie się, zmniejszenie lub odroczenie opłat za korzystanie z infrastruktury portów morskich<sup>31</sup>. W sektorze kolejowym wprowadzono przepisy tymczasowe korzystne dla przedsiębiorstw kolejowych, np. przez umożliwienie zarządcom infrastruktury ustalania opłat za dostęp na poziomie niższym niż koszty operacyjne<sup>32</sup>. Odroczone transpozycję i wdrożenie niektórych przepisów UE w celu zmniejszenia obciążenia państw członkowskich, aby mogły się one skupić na walce z rozprzestrzenianiem się wirusa<sup>33</sup>.

**Zgodnie z unijnymi zasadami pomocy państwa państwa członkowskie mogą udzielać tymczasowej pomocy w sytuacjach nadzwyczajnych w celu zrekompensowania nagłej utraty płynności lub naprawienia szkód bezpośrednio związanych z COVID-19.** W dniu 19 marca 2020 r. Komisja przyjęła tymczasowe ramy pomocy państwa<sup>34</sup> w celu wsparcia gospodarki w dobie kryzysu związanego z COVID-19. Określono w nich warunki przyznawania pomocy państwa, aby złagodzić wszelkie poważne zakłócenia w gospodarce państw członkowskich. Ramy te mają zastosowanie do prawie wszystkich sektorów i przedsiębiorstw, w tym przedsiębiorstw transportowych, które uznano za jeden

29 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/696 z dnia 25 maja 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty, w związku z pandemią COVID-19, Dz.U. L 165 z 27.5.2020, s. 1.

30 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/459 z dnia 30 marca 2020 r. zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty, Dz.U. L 99 z 31.3.2020, s. 1; Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/250 z dnia 16 lutego 2021 r. zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w odniesieniu do tymczasowego złagodzenia zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie w portach lotniczych Unii w związku z kryzysem związanym z COVID-19, Dz.U. L 58 z 19.2.2021, s. 1.

31 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów, Dz.U. L 57 z 3.3.2017, s. 1.

32 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1429 z dnia 7 października 2020 r. ustanawiające środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z epidemią COVID-19, Dz.U. L 333 z 12.10.2020, s. 1.

33 Zob. np. dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/700 z dnia 25 maja 2020 r. zmieniająca dyrektywy (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 w odniesieniu do przedłużenia okresu ich transpozycji, Dz.U. L 165 z 27.5.2020, s. 27.

34 Dz.U. C 91 z 20.3.2020, s. 1. Tymczasowe ramy były kilkakrotnie zmieniane.

z sektorów najbardziej dotkniętych kryzysem. Są one ukierunkowane na złagodzenie niedoborów płynności przedsiębiorstw przez zezwolenie np. na dotacje bezpośrednie, korzyści podatkowe, państwowe gwarancje kredytowe, subsydiowane pożyczki ze środków publicznych oraz dokapitalizowanie.

**Komisja wyjaśniła również sposób, w jaki należy interpretować unijne przepisy dotyczące transportu, pomocy państwa i zamówień publicznych w czasie kryzysu,** przyjmując wytyczne dla państw członkowskich. Umożliwiło to państwom członkowskim zmianę obowiązujących zamówień w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej w zakresie transportu lądowego<sup>35</sup>, lotniczego<sup>36</sup> i morskiego<sup>37</sup> w celu dostosowania ich do potrzeb wynikających z kryzysu związanego z COVID-19. Komisja wydała również wytyczne dotyczące procedury pilnego udzielania nowych zamówień w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej, aby umożliwić utrzymanie podstawowego poziomu jakości sieci połączeń, jeżeli nie jest to możliwe za pomocą usług komercyjnych ze względu na kryzys. Te środki legislacyjne są tymczasowe i ograniczone do czasu trwania kryzysu związanego z COVID-19. Ich szybkie przyjęcie świadczy o tym, że Komisja, Parlament i Rada są w stanie skutecznie reagować na takie kryzysy.

**Państwa członkowskie mogą określić nowe obowiązki świadczenia usługi publicznej, zwłaszcza w przypadku ryzyka nagłej utraty jakości sieci połączeń.** Komisja przedstawiła wytyczne dotyczące rekompensat w związku z obowiązkiem świadczenia usługi publicznej w czasie pandemii COVID-19<sup>38</sup> oraz przeprowadziła szereg dwustronnych rozmów z państwami członkowskimi.

## **2.5 Zapewnienie ukierunkowanego finansowania kluczowych operacji transportowych**

W ramach instrumentu wsparcia w sytuacjach nadzwyczajnych na pomoc państwom członkowskim w reagowaniu na kryzys związany z COVID-19 przydzielono 2,7 mld EUR. Elastyczność tego instrumentu pozwoliła na szybkie udostępnienie 220 mln EUR na działania związane z transportem. Kwotę tę przekształcono następnie w pakiet na rzecz mobilności w ramach instrumentu wsparcia w sytuacjach nadzwyczajnych, który po uruchomieniu w dniu 19 czerwca 2020 r. zapewnił państwom członkowskim wsparcie dostosowane do potrzeb w zakresie transportu ładunków związanych z kryzysem związanym z COVID-19, transportu pacjentów, a także zespołów medycznych. W sumie wsparciem objęto ponad 2 000 operacji lotniczych, lądowych lub morskich w zakresie transportu sprzętu medycznego i zespołów medycznych oraz przewozu pacjentów. Ogólnie rzecz biorąc, na sfinansowanie operacji transportu towarowego przeznaczono ponad 164 mln EUR. Dotychczas państwom członkowskim przyznano również ponad 9 mln EUR na transport zespołów medycznych i przewóz pacjentów, co pozwoliło na objęcie wsparciem transportu ponad 450 pracowników sektora zdrowia i około 350 pacjentów. Liczba państw członkowskich, które skorzystały z pakietu na rzecz mobilności w ramach instrumentu wsparcia w sytuacjach nadzwyczajnych, wynosi 21.

### ***Reakcja UE na agresję wojskową Rosji wobec Ukrainy***

W dniu 24 lutego 2022 r. Rosja rozpoczęła inwazję wojskową na Ukrainę na pełną skalę. W pierwszych tygodniach konfliktu z Ukrainy do UE uciekło ponad 3,9 mln osób. UE przekazała Ukrainie pomoc makrofinansową w wysokości 1,2 mld EUR, przy czym w marcu wypłacono 600 mln pożyczki na

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

03/land\_transport\_overview\_rules\_during\_coronavirus.pdf

36 [https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2021-05/air\\_transport\\_update\\_March\\_2021.pdf](https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2021-05/air_transport_update_March_2021.pdf)

37 [https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2021-05/maritime\\_transport\\_update\\_March\\_2021.pdf](https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2021-05/maritime_transport_update_March_2021.pdf)

38 [https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/what\\_is\\_new/air\\_transport\\_overview\\_sa\\_rules\\_during\\_coronavirus.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/air_transport_overview_sa_rules_during_coronavirus.pdf)

warunkach preferencyjnych, natomiast druga transza w wysokości 600 mln EUR nie została jeszcze wypłacona. Ponadto w dniu 7 kwietnia do budżetu Ukrainy przekazano wsparcie w sytuacjach nadzwyczajnych w wysokości 120 mln EUR w formie dotacji na potrzeby podstawowych wydatków rządowych. UE przekierowuje bieżące projekty (o wartości 100–200 mln EUR) w celu zapewnienia pomocy w sytuacjach nadzwyczajnych oraz zaspokojenia pilnych potrzeb ludności i władz. Komisja przyjęła również nowy pakiet nadzwyczajny o wartości 330 mln EUR. UE podjęła szereg działań mających na celu nałożenie sankcji na Rosję i pomoc Ukrainie. Działania związane z transportem:

(-) W wydanym przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego biuletynie informacyjnym na temat stref konfliktu UE odradza wykonywanie lotów komercyjnych nad całą przestrzenią powietrzną Ukrainy, Białorusi i części Rosji. Zalecenie to szybko rozszerzono o przestrzeń powietrzną Mołdawii.

(-) UE zamknęła swoją przestrzeń powietrzną dla rosyjskich przewoźników i przedsiębiorstw<sup>39</sup>.

(-) W dniu 9 marca UE przyjęła zakaz:

(i) sprzedaży, dostaw, leasingu, przekazywania i wywozu – w sposób bezpośredni lub pośredni – wszelkich towarów i technologii lotniczych (statków powietrznych, statków kosmicznych i ich części);

(ii) bezpośredniego lub pośredniego świadczenia usług ubezpieczeniowych i reasekuracyjnych w odniesieniu do któregośkolwiek z wymienionych towarów i technologii lotniczych;

(iii) świadczenia usług w zakresie napraw i konserwacji w odniesieniu do wspomnianych wyrobów lotniczych.

(-) UE umieściła Koleje Rosyjskie w wykazie podmiotów objętych sankcjami finansowymi. Osoby powiązane z Kolejami Rosyjskimi i ich jednostki zależne dodano do wykazu osób objętych unijnymi środkami ograniczającymi.

(-) UE wprowadziła sankcje dotyczące morskich urządzeń nawigacyjnych i radiowych, na mocy których zakazano:

(i) sprzedaży, dostaw, przekazywania lub wywozu tych produktów do jakiegokolwiek osoby fizycznej lub prawnej, podmiotu lub organu w Rosji, do użytku w Rosji lub w celu umieszczenia na pokładzie statku pod rosyjską banderą;

(ii) świadczenia pomocy technicznej, usług pośrednictwa lub innych usług, a także finansowania i pomocy finansowej związanej z tymi produktami.

(-) W dniu 8 kwietnia UE przyjęła kolejne sankcje, na mocy których zakazano statkom pod rosyjską banderą (w tym jachtom) zawijania do portów UE oraz zakazano przedsiębiorstwom transportu drogowego z siedzibą w Rosji i na Białorusi drogowego przewozu towarów na terytorium Unii Europejskiej.

(-) Na wniosek Ukrainy UE uruchomiła Unijny Mechanizm Ochrony Ludności, udzielając wsparcia w związku ze skutkami rosyjskiej agresji wojskowej. Tysiące ton pomocy ze wszystkich państw

<sup>39</sup> Zarówno Rosja, jak i Białoruś zamknęły swoją przestrzeń powietrzną dla lotów unijnych. Statkom powietrznym pod banderą UE zmieniono banderę na rosyjską i reasekurowano je w Rosji wbrew prawu międzynarodowemu.

członkowskich UE wysłano do Ukrainy za pośrednictwem centrów logistycznych Unijnego Mechanizmu Ochrony Ludności w Polsce, Rumunii i na Słowacji. Państwa sąsiadujące zwróciły się również o pomoc w ramach Unijnego Mechanizmu Ochrony Ludności związaną z napływem migrantów. Oprócz Ukrainy, Unijny Mechanizm Ochrony Ludności jest również wykorzystywany do udzielania różnych form pilnego wsparcia Mołdawii, Polsce, Słowacji i Republice Czeskiej, które są głównymi krajami docelowymi dla uchodźców uciekających przed konfliktem. Na Unijnym Mechanizmie Ochrony Ludności opierano się również przy ułatwianiu repatriacji obywateli Unii, gdy było to możliwe. W Polsce, na Słowacji i w Rumunii utworzono centra logistyczne zajmujące się artykułami pierwszej potrzeby, działające w ramach odpowiedzialności władz lokalnych i w pełni finansowane przez Unijny Mechanizm Ochrony Ludności.

(-) Uruchomienie dyrektywy w sprawie tymczasowej ochrony<sup>40</sup> dla Ukraińców i osób niebędących obywatelami Ukrainy, jeśli nie mogą oni bezpiecznie wrócić na Ukrainę.

(-) Wytyczne operacyjne dotyczące zarządzania granicami zewnętrznymi w celu ułatwienia przekraczania granicy między UE a Ukrainą. Wytyczne te obejmują pracowników sektora transportu<sup>41</sup>.

(-) Pomoc kierowcom ciężarówek z UE, którzy utknęli w podróży, w drodze powrotnej do domu z Ukrainy, Rosji i Białorusi poprzez uproszczenie procedur.

(-) Wszystkie działania transportowe i logistyczne w ramach partnerstwa w ramach wymiaru północnego z udziałem Rosji i Białorusi zostały zawieszono.

(-) Niektóre państwa członkowskie zapewniły Ukraińcom bezpłatny transport publiczny. Ponadto wiele przedsiębiorstw transportowych w UE wprowadziło środki, takie jak darmowe bilety lotnicze, autobusowe lub kolejowe, aby pomóc Ukrainie i jej mieszkańcom lub dostarczyć pomoc humanitarną.

(-) Państwa członkowskie graniczące z Ukrainą utworzyły ośrodki dla cudzoziemców/węzły transportowe.

(-) Komisja uruchomiła sieć krajowych punktów kontaktowych ds. transportu.

(-) W świetle inwazji Rosji na Ukrainę Komisja Europejska przedstawiła zarys planu (RePower EU) uniezależnienia Europy od rosyjskich paliw kopalnych, począwszy od gazu, na długo przed 2030 r.<sup>42</sup>

(-) W ramach wsparcia UE dla Ukrainy w obliczu rosyjskiej agresji wojskowej 12 maja Komisja ustanowiła korytarze solidarnościowe<sup>43</sup> składające się z szeregu działań mających pomóc Ukrainie w eksporcie produktów rolnych. Po rosyjskiej inwazji na Ukrainę i blokadzie ukraińskich portów ukraińskie zboże i inne produkty rolne muszą znaleźć alternatywne szlaki logistyczne, aby dotrzeć do miejsca przeznaczenia. W komunikacie Komisja przedstawia plan działania mający na celu ustanowienie „korytarzy solidarnościowych”, aby zapewnić Ukrainie możliwość wywozu zboża, ale również przywozu potrzebnych jej towarów, począwszy od pomocy humanitarnej po pasze dla zwierząt i nawozy. Przyczyni się to do wspierania gospodarki Ukrainy oraz bezpieczeństwa żywnościowego na

40 Prawo to było odpowiedzią UE w 2001 r. na napływ osób przesiedlonych w następstwie konfliktu w byłej Jugosławii. Do 3 marca 2022 r. nigdy nie zostało uruchomione. Do 7 kwietnia 2022 r. zarejestrowało się ponad 1,6 mln osób.

41 COM(2022) 1404 final.

42 COM(2022) 108 final

43 COM(2022) 217 final.

świecie. Komisja, wraz z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami, określiła szereg działań priorytetowych:

- udostępnienie dodatkowego taboru towarowego, statków i samochodów ciężarowych;
- zapewnienie wystarczającej przepustowości sieci transportowych i terminali przeładunkowych na potrzeby wywozu produktów rolnych z Ukrainy;
- promowanie maksymalnej elastyczności i odpowiedniej ilości personelu na potrzeby operacji celnych i innych kontroli;
- określenie możliwości składowania ukraińskich towarów rolnych na terytorium UE;
- poprawa jakości sieci połączeń między UE a Ukrainą w perspektywie średnioterminowej poprzez zwiększenie przepustowości infrastruktury nowych korytarzy eksportowych oraz ustanowienie nowych połączeń infrastrukturalnych w ramach odbudowy Ukrainy.

(-) W dniu 12 maja Komisja zatwierdziła porozumienie na wysokim szczeblu z Ukrainą<sup>44</sup>, uzgadniając nowe, orientacyjne mapy transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) dla Ukrainy, w ramach polityki Komisji dotyczącej rozszerzenia TEN-T na państwa sąsiadujące.

### 3 GOTOWOŚĆ NA WYPADEK SYTUACJI KRYZYSOWEJ

**Wojna Rosji z Ukrainą pokazała, jak ważne jest odpowiednie przygotowanie.** Dzięki istniejącym możliwościom UE była w stanie szybko uruchomić skuteczną pomoc dla Ukrainy i uchodźców uciekających z tego kraju. Nie znamy jeszcze pełnych skutków wojny ani kolejnego kryzysu, który może wpłynąć na transport. Skuteczny mechanizm reagowania nie powinien być ukierunkowany tylko na jeden rodzaj transportu, ponieważ zakłócenia systemowe w jednym rodzaju transportu mogą mieć wpływ na całą sieć.

**W sprawozdaniu UE dotyczącym prognozy strategicznej z 2021 r.<sup>45</sup> podkreślono czynniki, które mogą mieć wpływ na transport w UE, w tym zmianę klimatu i inne wyzwania środowiskowe, zagrożenia bezpieczeństwa i terroryzm, hiperłączość i transformację technologiczną.** W przeszłości kilka ataków lub prób ataków terrorystycznych było wymierzonych w transport w UE, ponieważ transport jest skutecznym celem ze względu na dużą liczbę osób, które codziennie z niego korzystają<sup>46</sup>. Podczas pandemii COVID-19 celem ataku była infrastruktura telekomunikacyjna, w tym infrastruktura 3G/4G/5G (np. wzmacniacze (ang. repeater), wzmacniacze sieci Wi-Fi (ang. repeater bridge) i maszty telefonii komórkowej) oraz inne elementy sieci (np. przekaźniki i kable). W lipcu 2021 r. powodzie w Belgii i Niemczech spowodowały wiele ofiar śmiertelnych oraz poważne i długotrwałe zakłócenia w transporcie.

**Szczególną uwagę należy poświęcić cyberbezpieczeństwu.** W kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności uznano potrzebę priorytetowego traktowania cyberbezpieczeństwa w transporcie w celu przeciwdziałania zagrożeniom cyberbezpieczeństwa.

44 COM(2022) 3204 final.

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

46 Madryt (2004), Londyn (2005), Glasgow (2007), port lotniczy we Frankfurcie (2011), Oignies (Thalys, 2015), Bruksela (2016), Würzburg (2016), Bruksela (2017) lub Londyn (2017).

Według Agencji Unii Europejskiej ds. Cyberbezpieczeństwa (ENISA)<sup>47</sup> cyberprzestępcy biorą na celownik bardziej krytyczną infrastrukturę opieki zdrowotnej, transportu<sup>48</sup> i energetyki. Agresja Rosji na Ukrainę zwiększyła obawy związane z zagrożeniami cyberbezpieczeństwa, także wobec celów w UE.

### **3.1 Zasady postępowania w sytuacjach awaryjnych w transporcie**

W celu przygotowania się i reagowania na poważne zdarzenia, oprócz innych odpowiednich zasad unijnych, należy zawsze przestrzegać opisanych poniżej zasad postępowania w sytuacjach awaryjnych.

- I. **Proporcjonalność:** środki ograniczające transport towarów lub osób należy wprowadzać tylko w ostateczności. Wszystkie środki muszą być należycie uzasadnione, oparte na dowodach i proporcjonalne, podlegać regularnemu monitorowaniu i przeglądowi, być szybko komunikowane, mieć charakter tymczasowy i być jak najszybciej znoszone<sup>49</sup>.
- II. **Niedyskryminacja:** środki nie powinny w nieuzasadniony sposób dyskryminować ze względu na narodowość, pochodzenie towarów lub różne rodzaje transportu lub przewożonych towarów. Powinny one zapewniać niedyskryminacyjne traktowanie pracowników sektora transportu (w tym osób mieszkających poza UE) i w miarę możliwości znosić ograniczenia w podróżowaniu lub ruchu lub wszelkie inne obciążenia administracyjne ich dotyczące, zważywszy na ich kluczową rolę w łańcuchach dostaw pojazdów ciężarowych. To samo dotyczy niedyskryminacji pasażerów.
- III. **Koordinacja:** wszystkie działania powinny być koordynowane z organami ds. transportu za pośrednictwem sieci krajowych punktów kontaktowych ds. transportu. Należy utworzyć kanały komunikacji między siecią, UE i międzynarodowymi horyzontalnymi forami zarządzania kryzysowego. Koordinacja między odpowiednimi organami musi rozpoczynać się na samym początku wystąpienia sytuacji kryzysowej, zwłaszcza gdy dotyczy sieci TEN-T i więcej niż jednego państwa członkowskiego.
- IV. **Przejrzystość, komunikacja i dialog:** o wszystkich środkach należy wyraźnie poinformować zainteresowane strony przed ich wejściem w życie<sup>50</sup>, omówić je z nimi i w razie potrzeby dostosować. Należy zapewnić ciągły dialog z zainteresowanymi stronami, w tym z partnerami międzynarodowymi.
- V. **Spójność z polityką UE:** należy unikać stosowania środków krajowych i lokalnych, które zakłócają funkcjonowanie jednolitego europejskiego obszaru transportu. Po wprowadzeniu środków awaryjnych w transporcie na szczeblu UE, odpowiednie władze powinny natychmiast znieść środki krajowe.
- VI. **Integralność systemu transportowego:** środki podejmowane w odpowiedzi na problemy związane z jednym rodzajem transportu powinny uwzględniać i w pełni wykorzystywać wszystkie rodzaje transportu.

---

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

<sup>48</sup> Np. w sektorze morskim od 2017 r. cztery z największych przedsiębiorstw żeglugi morskiej (APM Maersk, CMA CGM, COSCO, Mediterranean Shipping Company) zostały dotknięte cyberatakami.

<sup>49</sup> To samo dotyczy czasowego zawieszenia stosowania środków ochrony środowiska, społeczeństwa lub zdrowia.

<sup>50</sup> W szczególnych sytuacjach, takich jak sankcje gospodarcze wobec Rosji, konieczne może być ograniczenie niektórych wcześniejszych konsultacji.

VII. **Opieka nad pasażerami o szczególnych potrzebach:** szczególną uwagę należy zwrócić na potrzeby pasażerów i grup pasażerów znajdujących się w trudnej sytuacji (np. osób o ograniczonej możliwości poruszania się lub osób z niepełnosprawnościami), pasażerów, którzy utknęli w podróży, podróżnych wykonujących podstawowe prace oraz pracowników transgranicznych.

VIII. **Opieka nad pracownikami sektora transportu:** pracownicy sektora transportu powinni mieć zapewnione bezpieczne, pewne i odpowiednie warunki pracy<sup>51</sup>.

### **3.2 Zestaw narzędzi na wypadek sytuacji awaryjnych w transporcie**

**Komisja proponuje zestaw narzędzi zawierający [10] środków służących zwiększeniu gotowości sektora transportu na wypadek sytuacji kryzysowej i jego zdolności reagowania.** Z zestawu narzędzi należy korzystać zgodnie z wymienionymi powyżej zasadami. Środki te obejmują zarówno długoterminowe działania przygotowawcze, jak i narzędzia, które można wykorzystać do działań natychmiastowych. Wspólnym celem jest lepsze przygotowanie do szybkiego reagowania na wszelkie wypadki lub zdarzenia mogące spowodować poważne zakłócenia w unijnym systemie transportu. Zakłócenia te mogą być spowodowane klęskami żywiołowymi, pandemiemi, atakami terrorystycznymi, cyberatakami, oprogramowaniem szantażującym, konfliktami zbrojnymi, awariami infrastruktury (takimi jak zawalenie się mostu lub tunelu) lub przerwami w dostawach prądu.

#### **1) Dostosowanie unijnych przepisów dotyczących transportu do sytuacji kryzysowych**

Niektóre przepisy dotyczące transportu zawierają już klauzule nadzwyczajne. Przykładem może być art. 21 rozporządzenia w sprawie przewozów lotniczych<sup>52</sup>, art. 5 ust. 5 rozporządzenia w sprawie udzielania zamówień publicznych na usługi w zakresie transportu lądowego<sup>53</sup>, art. 7 ust. 4 rozporządzenia w sprawie usług portowych<sup>54</sup> oraz art. 10 rozporządzenia w sprawie dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych<sup>55</sup>. W niektórych obowiązujących aktach prawnych wspomina się już o obowiązku zapewnienia planów awaryjnych. Zgodnie z czwartym pakietem kolejowym<sup>56</sup> przedsiębiorstwa kolejowe muszą opracować plany awaryjne w celu ochrony i pomocy pasażerom w przypadku poważnych zakłóceń w transporcie<sup>57</sup>.

---

51 W tym przestrzeganie odpowiednich przepisów unijnych i krajowych w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy, w tym w odniesieniu do dyrektywy Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy, Dz.U. L 183 z 29.6.1989, s. 1.

52 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (wersja przekształcona), Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

53 Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1.

54 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów, Dz.U. L 57 z 3.3.2017, s. 1.

55 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych, Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72.

56 Art. 54 dyrektywy 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

57 Ponadto nowe rozporządzenie (UE) 2021/782 dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, które będzie obowiązywać od 7 czerwca 2023 r., zobowiązuje przedsiębiorstwa kolejowe do współpracy z zarządcami stacji i infrastruktury przy opracowywaniu tych planów. Plany awaryjne muszą również uwzględniać potrzebę zapewnienia dostępnych systemów ostrzegania i informacji.

**W stosownych przypadkach należy zmienić unijne przepisy dotyczące transportu, aby wprowadzić przepisy umożliwiające lepsze radzenie sobie z poważnym kryzysem.** Przepisy te nie powinny jednak prowadzić do nieuzasadnionych wyjątków w stosowaniu prawa UE. Dlatego wprowadzenie takich klauzul należy starannie rozważyć podczas zmiany lub przyjmowania konkretnego rozporządzenia lub dyrektywy. W ramach ocen skutków należy ocenić, czy klauzule nadzwyczajne są konieczne i jak powinny być skonstruowane.

Zgodnie z tym podejściem Komisja zaproponowała pewne przepisy w ramach niedawnych zmian przepisów dotyczących TEN-T i inteligentnego systemu transportowego<sup>58</sup>. Wzmocnienie transgranicznych odcinków TEN-T, zwiększenie multimodalności w terminalach oraz przejście na zrównoważone rodzaje transportu to przykłady działań długoterminowych, które należy podjąć w celu zapewnienia lepszej gotowości. Komisja zamierza przeanalizować, czy właściwe jest zaoferowanie dodatkowej tymczasowej elastyczności w stosowaniu przepisów dotyczących transportu drogowego w zakresie ograniczeń i czasu prowadzenia pojazdu, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa operacji transportowych przez cały czas.

Te stałe przepisy mogłyby odzwierciedlać środki tymczasowe wprowadzone w odpowiedzi na kryzys związany z COVID-19, takie jak te wprowadzone w ramach rozporządzenia Omnibus I i II lub w ramach zmian do rozporządzenia w sprawie przewozów lotniczych i rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie<sup>59</sup> (zob. sekcja 2.4). Podobnie wnioski wyciągnięte z pandemii COVID-19 powinny zapoczątkować długo odkładane dyskusje na temat zmiany rozporządzenia (WE) nr 261/2004 w sprawie praw pasażerów linii lotniczych, tak aby dostosować je do przyszłych sytuacji kryzysowych. Wprowadzenie planów awaryjnych będzie także częścią bieżącej oceny prawodawstwa UE w zakresie praw pasażerów.

## **2) Zapewnienie odpowiedniego wsparcia dla sektora transportu**

**Wzmocnienie odporności sektora transportu idzie w parze z poprawą jakości sieci połączeń i zrównoważonego rozwoju unijnego systemu transportu.** Komisja będzie nadal uważnie śledzić i wspierać wdrażanie Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (RRF), który pomoże zwiększyć odporność sektora transportu we wszystkich rodzajach transportu. Państwa członkowskie planują przeznaczyć znaczną część środków z RRF na transport, co plasuje go wśród najważniejszych sektorów gospodarki, które skorzystają z inwestycji w ramach NextGenerationEU. W 24 zatwierdzonych przez Radę planach odbudowy i zwiększania odporności w ramach krajowych planów odbudowy i zwiększania odporności przeznaczona zostanie znaczna kwota na poprawę zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu mobilności. Ogółem państwa członkowskie wydadzą 70,7 mld EUR na inwestycje i reformy związane z transformacją ekologiczną transportu, co stanowi około 15,7 % przydziału środków. Dodatkowe inwestycje i reformy w sektorze transportu dotyczą innych priorytetów, takich jak jego transformacja cyfrowa oraz spójność społeczna i terytorialna. W ramach każdego planu krajowego pewna część środków przeznaczana jest na ten obszar. W obecnej sytuacji geopolitycznej, na którą wywiera znaczny wpływ rosyjska agresja wojskowa na Ukrainie, jeszcze pilniejsze jest zmniejszenie zależności UE od paliw kopalnych. Aby sprostać tym wyzwaniom,

---

<sup>58</sup> COM(2021) 812 i COM(2021) 813.

<sup>59</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/459 z dnia 30 marca 2020 r. zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty, Dz.U. L 99 z 31.3.2020, s. 1; rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/250 z dnia 16 lutego 2021 r. zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w odniesieniu do tymczasowego złagodzenia zasad wykorzystywania czasów na start lub lądowanie w portach lotniczych Unii w związku z kryzysem związanym z COVID-19, Dz.U. L 58 z 19.2.2021, s. 1.

w dniu 18 maja 2022 r. Komisja opublikowała plan REPowerEU<sup>60</sup> określający wspólne europejskie działania w tej dziedzinie. RRF będzie odgrywał kluczową rolę w mobilizowaniu i wdrażaniu dostępnych zasobów na szczeblu europejskim i krajowym, aby osiągnąć cele planu REPowerEU. Ponadto instrumenty finansowe, takie jak instrument „Łącząc Europę”, w tym jego część dotycząca technologii cyfrowych, Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego i Program InvestEU, mają kluczowe znaczenie dla poprawy odporności jednolitego rynku poprzez inwestycje w infrastrukturę sieci połączeń, cyfryzację i łączność cyfrową oraz multimodalność unijnego systemu transportu, a także dla zmniejszenia jego zależności od paliw kopalnych.

**Aby szybko zareagować na przyszły kryzys, Komisja i państwa członkowskie powinny w razie potrzeby uruchomić inne fundusze, w zależności od charakteru kryzysu.** Reakcja mogłaby również przybrać formę pomocy finansowej, polegającej na czasowym zwolnieniu z zobowiązań płatniczych. Komisja mogłaby również rozważyć środki legislacyjne zapewniające ulgi finansowe dla sektora transportu. Środki te mogłyby pozwolić organowi zarządzającemu portem lub organowi odpowiedzialnemu na zrzeczenie się, zmniejszenie lub odroczenie opłat za korzystanie z infrastruktury portów morskich lub pozwolić zarządcom infrastruktury kolejowej na ustalenie opłat za dostęp poniżej kosztów operacyjnych (zob. sekcja 2.4). Biorąc pod uwagę, że każdy kryzys jest inny i może wymagać innych działań, potrzeba tymczasowej pomocy państwa będzie analizowana w poszczególnych przypadkach, zamiast ustanawiania stałych i nieelastycznych ram na przyszłość.

### **3) Zapewnienie swobodnego przepływu towarów, usług i osób**

**System uprzywilejowanych korytarzy, który został z powodzeniem wprowadzony podczas pandemii COVID-19, może zostać ponownie uruchomiony w razie potrzeby, aby zaradzić każdemu nowemu kryzysowi mającemu wpływ na transport w UE.** Aby zagwarantować, że kontrole na granicach wewnętrznych pozostaną środkiem stosowanym w ostateczności, we wniosku Komisji dotyczącym kodeksu granicznego Schengen<sup>61</sup> wyjaśniono i rozszerzono wykaz elementów, które państwo członkowskie musi ocenić, podejmując decyzję o tymczasowym przywróceniu kontroli granicznych. Nowe przepisy wprowadzają również wspólne narzędzia służące skuteczniejszemu zarządzaniu granicami zewnętrznymi w przypadku kryzysu w dziedzinie zdrowia publicznego, które opierają się na wnioskach wyciągniętych z pandemii COVID-19. W 2022 r. Komisja planuje przedstawić wniosek dotyczący **instrumentu nadzwyczajnego jednolitego rynku**. Będzie on stanowił ramy dla wdrażania środków reagowania kryzysowego istotnych dla sektora transportu, w szczególności swobodnego przepływu towarów, usług i osób, dostępności produktów i usług oraz przejrzystości i koordynacji.

**Komisja wezwała państwa członkowskie do zapewnienia stosowania zasad postępowania w sytuacjach awaryjnych oraz do ograniczenia do minimum kontroli, przeglądów i innych formalności w celu zmniejszenia opóźnień na przejściach granicznych stanowiących uprzywilejowany korytarz i przestrzegania limitu czasowego 15 minut.** Państwa członkowskie mogą również rozważyć zawieszenie wszelkich ograniczeń w dostępie do dróg na swoim terytorium (zakazy weekendowe, zakazy nocne, zakazy dotyczące niektórych sektorów transportu w celu zmniejszenia hałasu itp.), aby ułatwić transport drogowy towarów i niezbędny swobodny przepływ pracowników sektora transportu. Powinny one również zadbać o to, aby składanie/wydawanie dokumentów drogą elektroniczną uznano za wystarczające i zachęcano do tego. Państwa członkowskie powinny także kontynuować uznawanie zaświadczenia dla pracowników sektora transportu

---

60 COM(2022) 108 final.

61 COM(2021) 891 final.

międzynarodowego wykonujących usługi transgraniczne, zgodnie z propozycją zawartą w załączniku 3 do komunikatu w sprawie uprzywilejowanych korytarzy<sup>62</sup>. Zaświadczenie to zostało już dodane do Praktycznego podręcznika UE dla straży granicznej<sup>63</sup>.

Jeśli dojdzie do kryzysu podobnego do tego, który miał miejsce w przypadku COVID-19, Komisja i państwa członkowskie powinny skorzystać z doświadczeń zdobytych podczas opracowywania wspólnego wzoru unijnych cyfrowych kart lokalizacji pasażerów<sup>64</sup> oraz platformy służącej wymianie danych o pasażerach na potrzeby transgranicznego ustalania kontaktów zakaźnych. Narzędzia opracowane na szczeblu UE należy w razie potrzeby szybko i łatwo reaktywować.

#### ***Utworzenie uprzywilejowanych korytarzy dla konwojów humanitarnych i ciężarówek***

Aby ułatwić konwojom humanitarnym szybkie i bezpieczne przekraczanie granicy UE-Ukraina, w komunikacie w sprawie wytycznych operacyjnych dotyczących zarządzania granicami zewnętrznymi nakazano państwom członkowskim wyznaczenie na przejściach granicznych specjalnych pasów jako uprzywilejowanych korytarzy. Zachęca się również do wyznaczania podobnych pasów ruchu dla samochodów ciężarowych, aby zapewnić ciągłość dostaw towarów i usług oraz bezpieczny powrót pracowników sektora transportu z Ukrainy<sup>65</sup>.

#### **4) Zarządzanie przepływem uchodźców i repatriacja pasażerów i pracowników sektora transportu, którzy utknęli w podróży**

**W państwach niebędących członkami UE delegatury Unii i państwa członkowskie posiadające ambasadę lub konsulaty powinny nadal zwiększać gotowość konsularną na wypadek sytuacji kryzysowych, przede wszystkim za pomocą lokalnych planów awaryjnych.** Należy rozważyć i utworzyć wspólne unijne konsularne zespoły reagowania kryzysowego, w tym ewentualny udział niereprezentowanych państw członkowskich. ESDZ wzmocniła swoje konsularne środki reagowania i gotowość do działania poprzez utworzenie konsularnego zespołu kryzysowego, gotowego do podjęcia działań i koordynowania – wraz z siecią delegatur Unii – działań repatriacyjnych organizowanych przez państwa członkowskie (sponsorowanych lub nie przez Unijny Mechanizm Ochrony Ludności).

**W razie potrzeby uruchomiony zostanie Unijny Mechanizm Ochrony Ludności oraz rezerwa rescEU.** Pasażerowie lub pracownicy mogą utknąć na terytorium UE lub poza nim. Aby przygotować się na przyszłe kryzysy i reagować na nie, ESDZ będzie nadal przyczyniać się do współpracy i koordynacji w sytuacjach kryzysowych, ściśle współpracując z państwami członkowskimi. W przypadku przyszłych kryzysów Unijny Mechanizm Ochrony Ludności będzie wspierał repatriację obywateli Unii, którzy utknęli poza UE. Mechanizm musi zostać szybko uruchomiony przez rząd lub rządy obywateli dotkniętych kryzysem. Państwo członkowskie koordynujące pomoc dla wszystkich obywateli Unii dotkniętych kryzysem może również wysłać wniosek do Centrum Koordynacji Reagowania Kryzysowego Komisji Europejskiej.

62 C(2020) 1897.

63 C(2019) 7131 final.

64 W decyzji wykonawczej (UE) 2021/858 i decyzji wykonawczej (UE) 2021/1212 określono podstawę prawną wymiany danych zakażonych pasażerów i osób narażonych na zakażenie na potrzeby transgranicznego ustalania kontaktów zakaźnych.

65 Ponadto poczyniono specjalne ustalenia w celu ułatwienia lotów transferowych osobom uciekającym z Ukrainy, które dotarły do Mołdawii w drodze do UE. Mołdawia wydała zakaz lotów, który musiał zostać zmieniony, aby umożliwić te loty.

Ewakuacja może być przeprowadzana przez państwa członkowskie lub państwa uczestniczące<sup>66</sup> w Mechanizmie na zasadzie dobrowolności, a Komisja może współfinansować do 75 % kosztów transportu. Zmienione przepisy dotyczące Mechanizmu<sup>67</sup> przewidują możliwość opracowania wielozadaniowych statków powietrznych na potrzeby rezerwy rescEU do ewakuacji medycznej. W przyszłości Komisja mogłaby wykorzystywać te statki powietrzne, w ostateczności, do reagowania na prośby państw członkowskich o pomoc w ewakuacjach konsularnych. W przypadku kryzysu związanego ze zdrowiem ewakuacja medyczna pasażerów i pracowników sektora transportu UE może zostać uruchomiona w ramach operacji ewakuacji medycznej oraz poprzez unijny system wczesnego ostrzegania i reagowania w koordynacji z Komisją.

**Komisja i ESDZ będą koordynować i monitorować tworzenie bezpiecznych korytarzy tranzytowych.** Zgodnie z komunikatem w sprawie uprzywilejowanych korytarzy z marca 2020 r. państwa członkowskie powinny utworzyć korytarze tranzytowe dla prywatnych kierowców i ich pasażerów (niezależnie od ich obywatelstwa) oraz wszystkich obywateli Unii, którzy wracają do kraju pochodzenia<sup>68</sup>. Państwa członkowskie powinny również zapewnić, by dysponowały co najmniej jednym portem lotniczym na potrzeby powrotów do kraju pochodzenia oraz lotów wykonywanych w ramach operacji pomocy międzynarodowej. Takie korytarze powinny być częścią krajowych planów awaryjnych.

**Państwa członkowskie powinny umożliwić ludziom podróżowanie i pomóc im wrócić do domu.** Obywatele Unii, którzy zostali przetransportowani ze stref kryzysowych i nie dotarli jeszcze do swojego kraju zamieszkania w UE, nie powinni podróżować razem w dużych grupach, ponieważ może to spowodować przeciążenie infrastruktury/centrów logistycznych. Państwa członkowskie, których obywatele przebywają tranzytem w innym państwie UE, powinny starać się pomóc temu państwu w repatriacji dotkniętych kryzysem obywateli.

**Państwa członkowskie powinny pomagać obywatelom państw trzecich przybywającym z obszarów objętych konfliktem lub innych obszarów kłęski i ułatwiać im dalszą podróż.** Może to obejmować tworzenie ośrodków dla cudzoziemców i bezpiecznych korytarzy tranzytowych, tymczasowe odstąpienie od określonych wymogów (np. pozwoleń na przejazd) oraz przeprowadzanie odpraw granicznych w bezpiecznym miejscu z dala od granicy, aby uniknąć tworzenia się długich kolejek. Zgodnie z komunikatem w sprawie wytycznych operacyjnych dotyczących zarządzania granicami zewnętrznymi<sup>69</sup> państwa członkowskie powinny korzystać ze stałej służby Fronteksu i Europolu, którą można oddelegować do zarządzania ruchem na granicach i usprawniania go (sprawdzanie dokumentów podróży, zaświadczeń COVID itp.). Wytyczne operacyjne stosuje się we wszystkich państwach członkowskich, a nie jedynie w państwach graniczących z obszarem, na którym trwa konflikt. Ułatwia to przekraczanie wewnętrznych granic UE, zapobiega zatorom i stanowi pomoc w dalszej podróży dla osób opuszczających strefy konfliktu. Dotyczy to także przekraczania granicy między państwami strefy Schengen a państwami nienależącymi do strefy Schengen.

**W szczególnie trudnej sytuacji w czasie kryzysu mogą znajdować się osoby z niepełnosprawnościami.** Pasażerowie będący osobami z niepełnosprawnościami mogą mieć utrudniony dostęp do transportu w sytuacjach wyjątkowych. Państwa członkowskie powinny zatem

66 Państwa uczestniczące w Mechanizmie (Islandia, Norwegia, Serbia, Macedonia Północna, Czarnogóra i Turcja).

67 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/836 z dnia 20 maja 2021 r. zmieniające decyzję nr 1313/2013/UE w sprawie Unijnego Mechanizmu Ochrony Ludności, Dz.U. L 185 z 26.5.2021, s. 1.

68 Państwa członkowskie muszą zapewniać niereprezentowanym obywatelom Unii w państwie niebędącym członkiem UE pomoc na takich samych warunkach jak własnym obywatelom.

69 COM(2022) 1404 final.

zapewnić zarówno ukierunkowane działania, jak i uwzględnienie aspektu niepełnosprawności w każdym z wyżej wymienionych działań. Należy uwzględnić szczególne potrzeby takich osób, aby zapewnić im dostępność, racjonalne usprawnienia i bezpieczeństwo w ramach zarządzania kryzysami zgodnie z Konwencją ONZ o prawach osób niepełnosprawnych.<sup>70</sup>

#### ***Zapewnienie sprawniejszej wymiany załóg i repatriacji marynarzy***

**Zapewnienie wsparcia marynarzom musi odbywać się w drodze specjalnego mechanizmu.** Komisja proponuje, aby taki mechanizm opierał się na trzech elementach.

- **Forum zainteresowanych stron z sektora morskigo:** Utworzone przez Komisję forum będzie prowadzić regularną i ścisłą koordynację problemów w zakresie wymiany załóg i podróży marynarzy w sytuacjach wyjątkowych. Forum będzie szybko uruchamiane i będzie obejmowało wszystkie zainteresowane strony, w tym krajowe centra kryzysowe i partnerów społecznych, w celu zapewnienia, aby strony te mogły we właściwym czasie odpowiednio omówić i rozwiązać wszelkie pojawiające się kwestie. Forum będzie identyfikowało potencjalne problemy, zwiększy odporność systemu zatrudnienia w sektorze żegluga oraz zwiększy stabilność unijnego łańcucha dostaw.
- **Ścisła współpraca z krajami pochodzenia:** Bazując na działaniach informacyjnych prowadzonych w czasie pandemii COVID-19, Komisja i ESDZ będą współpracować z delegaturami Unii w państwach zapewniających podaż pracy. Wyciągną wnioski z podróży marynarzy w czasie kryzysu związanego z COVID-19 i określą sposoby na usprawnienie wymian załóg i repatriacji do tych państw. Ułatwi to szybki powrót do domu marynarzy po zejściu na ląd, szczególnie w sytuacjach wyjątkowych.
- **Udoskonalone dane:** Jednym z poważnych problemów jest brak danych na temat miejsc pracy i podróży marynarzy. Dane te są potrzebne do oszacowania skali problemów związanych z wymianą załóg i podróżami marynarzy, a następnie do ich oceny i rozwiązania. Dlatego też Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) dołoży starań, aby gromadzić i analizować te informacje. Tę bazę danych można następnie wykorzystywać w inicjatywach Komisji i państw członkowskich do przygotowywania środków awaryjnych na wypadek przyszłych kryzysów.

#### **5) Zapewnienie minimalnej jakości sieci połączeń i ochrony pasażerów**

**W przypadku występowania presji na usługi transportowe konieczne jest utrzymanie odpowiedniego zbiorowego transportu publicznego w miastach i regionach i między nimi.** Zadanie to może być szczególnie trudne na obszarach przygranicznych, na których świadczenie podstawowych usług może być uzależnione od pracowników transgranicznych. Państwa członkowskie mogą zatem rozważyć pilne zawieranie umów w sprawie zamówień publicznych na usługi transportu zbiorowego lub zmianę obowiązujących umów na usługi świadczenia przejazdów środkami transportu publicznego. W unijnych przepisach dotyczących kolejowego, drogowego i morskigo transportu publicznego przewidziano już tryb pilny w określonych warunkach. W ramach przeglądu rozporządzenia w sprawie przewozów lotniczych Komisja rozważy warianty umożliwiające udzielanie przez państwa członkowskie zamówień publicznych na usługi w trybie pilnym w celu zapewnienia podstawowej jakości sieci połączeń w czasie kryzysu.

<sup>70</sup> Konwencja ONZ o prawach osób niepełnosprawnych, art. 2, 9 i 11.

**Ponadto Komisja wzywa władze lokalne i regionalne do zwiększenia swojej gotowości.** W związku z wytycznymi dotyczącymi planowania odporniejszej i solidniejszej mobilności miejskiej<sup>71</sup> Komisja wskazała na konieczność przygotowania się na każdą ewentualność oraz podkreśliła znaczenie mobilności miejskiej w kontekście ogólnej odporności obszarów miejskich. Zostanie to odzwierciedlone w działaniach następczych, w tym w zaleceniu Komisji w sprawie planów zrównoważonej mobilności miejskiej zaplanowanym na 2022 r. oraz w ramach specjalnych dyskusji z udziałem państw członkowskich i ekspertów do spraw miejskich na temat dodatkowych środków zwiększających odporność mobilności miejskiej.

**Kolejnym sposobem na zapewnienie minimalnej jakości sieci połączeń w czasie kryzysu jest zwiększenie odporności infrastruktury transportowej i operatorów na wstrząsy.** We wniosku Komisji dotyczącym nowego rozporządzenia w sprawie TEN-T wymaga się, aby państwa członkowskie zwiększyły bezpieczeństwo i odporność sieci TEN-T na zmianę klimatu, katastrofy naturalne i katastrofy spowodowane przez człowieka oraz inne nadzwyczajne zdarzenia mające wpływ na unijny system transportu.

**Komisja rozważa inicjatywy ustawodawcze chroniące pasażerów przed ryzykiem kryzysu płynnościowego lub niewypłacalności przewoźników, które to zjawiska często występują w związku z kryzysem.** Ponadto Komisja wyjaśni i będzie chronić prawa pasażerów znajdujących się pod presją z powodu kryzysu, a także wyjaśni, w jaki sposób można chronić pasażerów przed ryzykiem nieuwzględnionym w obecnie obowiązujących unijnych przepisach dotyczących praw pasażerów.

#### **6) Udostępnianie informacji przewozowych**

**Kwestią najwyższej wagi jest udostępnianie informacji wśród głównych podmiotów.** Komisja, organy państw członkowskich (w tym organy na szczeblu regionalnym), agencje UE, inne instytucje Unii (w tym Parlament i Rada), przedsiębiorstwa transportowe, pasażerowie, pracownicy sektora transportu, przedsiębiorstwa oraz organizacje i związki transportu – wszystkie te jednostki powinny udostępniać aktualne informacje i mieć dostęp do aktualnych informacji, aby wspólnie móc rozwiązywać problemy. Na potrzeby skutecznego reagowania kryzysowego ważne jest również prowadzenie regularnych dyskusji i współpracy na szczeblu międzynarodowym (np. na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, Międzynarodowej Organizacji Morskiej i Światowej Organizacji Zdrowia). Aby osiągnąć gotowość na wszelkie możliwe kryzysy (np. począwszy od braku dostępu do internetu po utratę łączności satelitarnej), w ramach prac nad scenariuszami kryzysowymi trzeba będzie ustanowić protokoły dotyczące najodpowiedniejszych kanałów komunikacji/rozpowszechniania informacji oraz powiązanych kwestii. Na wypadek gdyby główne systemy komunikacji stanowiły cel ataków, należy ustanowić alternatywne i rezerwowe systemy wraz z organami państw członkowskich, aby zapewnić skuteczną komunikację wśród zainteresowanych stron. Rozważone zostaną alternatywne metody komunikacji i gromadzenia informacji służące zapewnieniu dostępu do informacji w czasie rzeczywistym w przypadku przerwy w funkcjonowaniu zwykłych kanałów.

#### ***Aplikacja Galileo dotycząca uprzywilejowanych korytarzy***

Agencja Unii Europejskiej ds. Programu Kosmicznego opracowała aplikację mobilną Galileo dotyczącą uprzywilejowanych korytarzy. Aplikacja ta zapewnia obraz sytuacji na granicach UE w czasie rzeczywistym i monitoruje ją w celu informowania o czasie oczekiwania. Aplikacja stanowi pomocne

71 COM (2021) 811 final.

narzędzie dla kierowców ciężarówek i przedsiębiorstw transportowych w planowaniu podróży i rozwiązywaniu problemów wynikających z ograniczeń związanych z podróżą. Aplikacja ta umożliwi również organom krajowym skuteczniejsze zarządzanie transportem towarów. Komisja i Agencja Unii Europejskiej ds. Programu Kosmicznego zapewniły zasoby przeznaczone na udoskonalenie aplikacji Galileo dotyczącej uprzywilejowanych korytarzy. Obecnie trwają prace nad tą udoskonaloną wersją aplikacji, która powinna obejmować funkcje i zasięg geograficzny wskazane w zaktualizowanym komunikacie w sprawie uprzywilejowanych korytarzy.

## 7) Wzmocnienie koordynacji polityki transportowej

**Sieć krajowych punktów kontaktowych ds. transportu** pozostanie głównym forum dyskusji na temat kryzysu transportowego. W ten sposób uniknie się podejmowania równoległych decyzji oraz będzie możliwe szybkie reagowanie i uwzględnianie szczególnych aspektów transportu na forum posiadającym wiedzę techniczną na temat tego sektora. W związku z pozytywnymi doświadczeniami dotyczącymi tej sieci i zgodnie z opiniami zainteresowanych stron w kwestii konieczności zapewnienia lepszej koordynacji środków krajowych i skrócenia czasu reakcji Komisja proponuje zwiększenie roli sieci poprzez nadanie jej bardziej stałego charakteru i zwiększenie zakresu realizowanych przez nią zadań tak, aby zawsze była gotowa do szybkiej reakcji. **Sieć powinna nadal prowadzić prace w sposób elastyczny i nieformalny, aby szybko reagować na kryzysy powodujące trwale i poważne zakłócenie unijnego systemu transportu.** Sieć ta powinna stanowić forum służące do omawiania i wdrażania środków awaryjnych oraz ich dezaktywacji. Komisja będzie przewodniczyć tej sieci, która będzie zrzeszać przedstawicieli ministerstw i agencji transportu państw członkowskich i unijnych agencji transportu. Do udziału w dyskusjach w poszczególnych przypadkach można zapraszać inne strony – w tym inne agencje i organy UE, przedstawiciele innych ministerstw państw członkowskich i zainteresowane strony z sektora transportu.

**Komisja zapewni przepływ informacji między siecią, IPCR, innymi grupami Rady oraz forami unijnymi i międzynarodowymi.** Sieć będzie również przedstawiać sprawozdania z testów w zakresie gotowości na wypadek sytuacji kryzysowej organizowanych przez agencje UE i partnerów międzynarodowych. Sieć może również proponować i koordynować specjalne szkolenia w celu testowania protokołów i zwiększania gotowości na wypadek sytuacji kryzysowej. W stosownych przypadkach sieć będzie uczestniczyć w testach w zakresie gotowości. Komisja nadal będzie również regularnie monitorować czas oczekiwania na przejściach granicznych na trasie uprzywilejowanych korytarzy i przekazywać te informacje sieci. Umożliwi to szybką reakcję na wszelkie pojawiające się problemy.

## 8) Zwiększenie poziomu cyberbezpieczeństwa

**Komisja zintensyfikuje współpracę w zakresie cyberbezpieczeństwa z Agencją Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), Agencją Kolejową Unii Europejskiej (ERA), Agencją Unii Europejskiej ds. Zarządzania Operacyjnego Wielkoskalowymi Systemami Informatycznymi w Przestrzeni Wolności, Bezpieczeństwa i Sprawiedliwości oraz ENISA.** Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami UE dotyczącymi sektora lotnictwa i sektora morskiego władze i zainteresowane strony muszą przeprowadzać oceny ryzyka pod kątem identyfikacji krytycznych danych i systemów oraz wprowadzać odpowiednie środki służące wyeliminowaniu wszelkiego ryzyka szczątkowego. Środki te należy dopracować w celu zwiększenia poziomu świadomości w zakresie cyberbezpieczeństwa, cyberodporności, udoskonalenia szkoleń i udostępniania informacji w tym zakresie. Zgodnie z działaniem 3 w przyszłych przeglądach unijnych przepisów dotyczących transportu należy uwzględnić i w razie potrzeby eliminować ryzyko cyberataków.

**Komisja zaproponowała kompleksowe ramy legislacyjne mające chronić infrastrukturę krytyczną, obejmujące również kwestię odporności sektora transportu.** Wniosek dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie odporności podmiotów krytycznych<sup>72</sup> zawiera wymóg, zgodnie z którym podmioty krytyczne, które państwa członkowskie wskazują jako podmioty świadczące usługi kluczowe na rynku wewnętrznym muszą przeprowadzać oceny ryzyka i wprowadzać środki zwiększające odporność, aby zwiększyć swoją odporność na wszystkie istotne spowodowane przez człowieka i naturalne rodzaje ryzyka poza cyberprzestrzenią. Po przyjęciu ostatecznego tekstu Komisja będzie prowadzić prace nad zapewnieniem jego terminowego wdrożenia oraz zapewni wsparcie państwom członkowskim i podmiotom krytycznym, w tym w ramach przeglądu ryzyka na szczeblu unijnym, udostępniania najlepszych praktyk, testów, a także ułatwiania współpracy z państwami członkowskimi. W równoległym wniosku dotyczącym zmiany dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa sieci i informacji Komisja<sup>73</sup> proponuje podniesienie poziomu odporności i gotowości poprzez wymóg wprowadzenia środków w zakresie ciągłości działania i zarządzania kryzysowego przez organizacje, w tym organizacje z sektora transportu.

**Komisja i agencje UE nadal będą wspierać rozwój protokołów dotyczących cyberbezpieczeństwa w celu zapewnienia ciągłości działania, gdy dochodzi do incydentu.** ENISA wydała wytyczne dotyczące zarządzania ryzykiem w cyberprzestrzeni w sektorze kolejowym<sup>74</sup> i w portach<sup>75</sup>. EASA opracowuje obecnie przepisy służące zapewnieniu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. EMSA prowadzi prace z państwami członkowskimi i sektorem morskim w celu identyfikacji ewentualnych luk w cyberbezpieczeństwie i działań, które należy podjąć, aby wyeliminować takie luki. Prace te posłużą jako podstawa dalszych prac z Komisją, w tym przy opracowywaniu środków w zakresie cyberbezpieczeństwa w odniesieniu do statków.

**Komisja będzie również współpracować z partnerami międzynarodowymi.** W 2021 r. OECD przyjęła wytyczne mające ułatwić podróże międzynarodowe, zainspirowane unijnym cyfrowym zaświadczeniem COVID i innymi wytycznymi UE<sup>76</sup>. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) przyjęła normy dotyczące środków zapobiegawczych w zakresie cyberbezpieczeństwa, które zostały przetransponowane do unijnego prawa dotyczącego ochrony lotnictwa w 2019 r.<sup>77</sup> Ponadto w rezolucji ICAO A40-12/1 wezwano państwa i przemysł między innymi do identyfikacji zagrożeń i ryzyka w zakresie cyberbezpieczeństwa dotyczących operacji lotnictwa cywilnego i systemów krytycznych oraz konsekwencji takich zagrożeń i ryzyka. Komisja i państwa członkowskie czynnie uczestniczą również w szeregu prowadzonych obecnie działań ICAO w zakresie cyberbezpieczeństwa, w tym wdrażają plan działania ICAO w zakresie cyberbezpieczeństwa<sup>78</sup>. Komisja utrzyma ścisłą współpracę z Eurocontrol w zakresie propagowania zharmonizowanego podejścia do cyberbezpieczeństwa i cyberodporności poprzez zwiększanie świadomości i współpracę z zainteresowanymi stronami w kierunku opracowania środków obrony przed zagrożeniami cyberbezpieczeństwa. Podobnie Komisja nadal będzie wspierać międzynarodowe cyberbezpieczeństwo

---

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 Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1583 z dnia 25 września 2019 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2015/1998 ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego w odniesieniu do środków w zakresie cyberbezpieczeństwa (Dz.U. L 246 z 26.9.2019, s. 15).

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

morskie w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO). W szczególności IMO zaleca, aby przedsiębiorstwa żeglugowe odpowiednio uwzględniały ryzyko w cyberprzestrzeni w systemach zarządzania bezpieczeństwem, a stowarzyszenia branżowe opracowały na tej podstawie wytyczne.

## 9) Testowanie sytuacji awaryjnych w transporcie

**Komisja wraz z odpowiednimi agencjami lub innymi podmiotami oraz w oparciu o istniejące procesy proponuje przeprowadzenie testów sytuacji awaryjnych w celu oceny gotowości na wypadek sytuacji kryzysowej zgodnie z niniejszym planem.**

Testy te powinny zostać włączone do ogólnego systemu zarządzania kryzysowego Komisji i w miarę możliwości stanowić część istniejących ćwiczeń UE, aby zmaksymalizować wkład i wyniki. Przykład stanowi równoległe i skoordynowane ćwiczenie (ang. *Parallel and Coordinated Exercise*), które ma zostać przeprowadzone w 2022 r. i obejmie kwestię transportu. Takie testy mogłyby opierać się na możliwych scenariuszach, które miałyby wpływ na unijny system transportu UE, takich jak pandemia, klęska żywiołowa, atak terrorystyczny, niedobór energii, cyberatak na dużą skalę (w tym z zastosowaniem oprogramowania szantażującego) lub poważne awarie usług telekomunikacyjnych. W zależności od kontekstu należy dołożyć starań, aby zaangażować odpowiednie podmioty, które mogą wnieść jak największy wkład w testy, takie jak ENISA, EMSA, EASA, menedżer sieci EUROCONTROL i ERA. Europejska Komórka Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa zarządzana przez menadżera sieci Eurocontrol może odegrać główną rolę w rozwiązywaniu wyzwań w sektorze lotnictwa, takich jak ograniczenia dotyczące zdrowia, ograniczenia graniczne i ograniczenia związane z podróżą.

**Wnioski wyciągnięte z tych testów dotyczących sytuacji awaryjnych powinny pomóc, odpowiednio, przemysłowi transportowemu i organom ds. transportu w opracowywaniu własnych planów ciągłości działania.** W celu reagowania na różne kryzysy podmioty te powinny rozważyć wprowadzenie własnych systemów rezerwowych i redundantnych rozwiązań (np. alternatywne trasy, zdywersyfikowane dostawy, paliwa alternatywne, zapasowe bazy danych, nieprzerwaną łączność oraz inne technologiczne systemy i infrastruktury). Państwa członkowskie powinny również nadal zwiększać odporność i dostępność infrastruktury transportowej na swoim terytorium (w tym portów i portów lotniczych) oraz zapewnić dostępność usług pomocniczych (takich jak dostęp do stacji tankowania paliw, odpowiedni poziom usług sanitarnych, gastronomicznych i usług zakwaterowania). Wyniki prowadzonych testów dotyczących sytuacji awaryjnych należy również wykorzystywać na potrzeby szkoleń (we współpracy z zainteresowanymi stronami z sektora transportu i państwami członkowskimi) oraz do pogłębiania wiedzy. Sieć krajowych punktów kontaktowych ds. transportu omówi wnioski wyciągnięte z tych testów i stosownie do potrzeb proponuje specjalne szkolenie w zakresie gotowości.

## 10) Współpraca z partnerami międzynarodowymi

**Każdy kryzys mający wpływ na unijny system transportu może mieć wymiar globalny.** Informacje zwrotne uzyskane w ramach konsultacji publicznych<sup>79</sup> wskazują, że ze względu na niewystarczającą zdolność do zapewnienia zharmonizowanej globalnej reakcji widoczną w czasie pandemii COVID-19 konieczne jest umocnienie międzynarodowych mechanizmów koordynacyjnych. Kwestia zwiększenia

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

poziomu gotowości na wypadek kryzysów powinna zatem stanowić przedmiot regularnych dyskusji z głównymi partnerami międzynarodowymi UE, zwłaszcza z partnerami blisko powiązаными w ramach połączeń transportowych i partnerami posiadającymi konkretne doświadczenia w zakresie kryzysu, zgodnie ze strategią Global Gateway. Pandemia COVID-19 i rosyjska agresja na Ukrainę uwiarydociły znaczenie współpracy z państwami Bałkanów Zachodnich – w ramach Wspólnoty Transportowej – w celu skutecznego funkcjonowania uprzywilejowanych korytarzy poza UE, **a także rozszerzenia sieci TEN-T**. Podobnie niedawne kryzysy uwiarydociły, że ważne jest również, aby zwracać szczególną uwagę na Azję Środkową oraz regiony oddalone i terytoria zamorskie ze względu na występujące tam szczególne potrzeby w zakresie transportu. Komisja i ESDZ będą nadal propagować gotowość na wypadek sytuacji kryzysowej w ramach wszystkich stosownych międzynarodowych forów i organizacji, takich jak ICAO i IMO. Ponadto zaplanowana zmiana kodeksu granicznego Schengen służąca usprawnieniu procedury przyjmowania ograniczeń związanych z podróżą inną niż niezbędna wskazuje również na konieczność prowadzenia skutecznej współpracy z państwami trzecimi. Zagrożenia hybrydowe stanowią już przedmiot współpracy UE i NATO na podstawie wspólnych deklaracji z Warszawy i Brukseli z lat 2016 i 2018<sup>80</sup>.

#### 4 WNIOSKI

**Rosyjska agresja na Ukrainę ma poważny wpływ na unijny system transportu.** Rosnące ceny ropy naftowej i gazu, przerwane łańcuchy dostaw, zamknięcie przestrzeni powietrznej i rynków oraz potencjalne niedobory pracowników sektora transportu stanowią dodatkowe wyzwania oprócz już istniejących problemów powstałych w związku z pandemią COVID-19. Z szybkiego tempa reakcji na trwający konflikt zbrojny wynika jednak, że UE wiele się nauczyła w czasie kryzysu związanego z COVID-19. Konflikt ten uwiarydocił również konieczność ograniczenia uzależnienia UE od przywozu paliw kopalnych.

**Stale zmieniający się krajobraz ryzyka wymaga stosowania kompleksowego zestawu narzędzi przedstawionego w niniejszym komunikacie. Można, a nawet należy zwiększyć poziom gotowości.** O ile inicjatywy w zakresie zapobiegania i gotowości umożliwiają dostosowanie się do zmiany klimatu i łagodzenie zmieniającego się ryzyka, to jednak wymagają one ciągłego dostosowywania i przeglądu. Należy stale udoskonalać i usprawniać systemy wczesnego ostrzegania, aby pozyskiwać użyteczne informacje, które można wykorzystać do podejmowania świadomych decyzji, oraz aby wczesne informowanie/zdobywanie wiedzy przekładało się na wczesne działania. Nie istnieje gotowe rozwiązanie pozwalające na uporanie się z niemożliwym do przewidzenia kryzysem w przyszłości. Najlepszym rozwiązaniem jest pogłębienie wiedzy na temat słabych punktów i ryzyka oraz eliminowanie tych elementów. Spowoduje to budowanie i utrzymanie zdolności UE do szybkiego, skoordynowanego i opartego na współpracy reagowania w drodze połączenia środków unijnych, krajowych i lokalnych.

**Ważne jest, aby państwa członkowskie stosowały zasady postępowania w sytuacjach awaryjnych i w pełni korzystały z przygotowanego przez Komisję zestawu narzędzi na wypadek sytuacji awaryjnych, stosując poszczególne narzędzia stosownie do konkretnych problemów, które należy rozwiązać.** Komisja będzie czynnie kierować tym procesem na potrzeby osiągnięcia gotowości do reagowania na kryzys we współpracy z agencjami UE w drodze koordynacji sieci krajowych punktów kontaktowych ds. transportu i prowadzenia regularnych dyskusji z międzynarodowymi partnerami i zainteresowanymi stronami.

---

<sup>80</sup> Szóste sprawozdanie z postępu prac we wdrażaniu wspólnego zestawu wniosków zatwierdzonych przez Radę UE i Radę Północnoatlantycką w dniach 6 grudnia 2016 r. i 5 grudnia 2017 r., 3 czerwca 2021 r.

**Komisja wesprze państwa członkowskie w zwiększaniu ich gotowości na wypadek sytuacji kryzysowej.** Państwa członkowskie powinny zintensyfikować współpracę i dyskusję z zainteresowanymi stronami, aby zwiększyć ich gotowość i reagowanie na kryzys mający wpływ na sektor transportu, na podstawie doświadczeń uzyskanych w związku z pandemią COVID-19 i kryzysem związanym z sytuacją w Ukrainie oraz testu dotyczącego różnych sytuacji awaryjnych. Komisja wesprze ten proces również poprzez organizację regularnego testu symulacji kryzysów we współpracy z agencjami UE oraz udostępnianie wyciągniętych wniosków.

**Komisja wzywa Parlament i Radę do pełnego zaangażowania się w prace legislacyjne mające na celu modernizację i zwiększenie odporności unijnego sektora transportu.** Ważną kwestią pozwalającą osiągnąć długoterminową odporność transportu UE będzie ukończenie prac nad przyszłymi wnioskami dotyczącymi TEN-T, inteligentnego systemu transportowego, jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, ReFuelEU Aviation, FuelEU Maritime i rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych. Władze lokalne i regionalne w UE powinny również współpracować z Komisją z myślą o poprawie mobilności miejskiej, zgodnie z nowymi ramami mobilności miejskiej.