



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 25 de maio de 2022
(OR. en)

9490/22

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

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	23 de maio de 2022
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2022) 211 final
Assunto:	COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES Plano de emergência para os transportes

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2022) 211 final.

Anexo: COM(2022) 211 final



Bruxelas, 23.5.2022
COM(2022) 211 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO
CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ
DAS REGIÕES**

Plano de emergência para os transportes

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES

Plano de emergência para os transportes

1 INTRODUÇÃO

Nos últimos dois anos, o setor dos transportes da UE foi profundamente afetado por duas crises graves – a pandemia de COVID-19 e a agressão militar da Rússia contra a Ucrânia. A pandemia de COVID-19 afetou gravemente a sociedade, incluindo o setor dos transportes¹. Para conter o surto, foram tomadas várias medidas que restringem as viagens internacionais e domésticas, tais como o distanciamento físico, a obrigação de permanecer em casa, o encerramento dos transportes públicos, o rastreio de contactos, as quarentenas e o encerramento das fronteiras. A falta de coordenação das medidas nacionais afetou ainda mais o setor dos transportes, dificultando as operações de transporte transfronteiras², o que, muitas vezes, amplificou os efeitos do choque inicial sobre as pessoas e a economia³.

O pleno efeito da agressão militar da Rússia contra a Ucrânia ainda não se faz sentir. Desde o início da invasão, as autoridades dos Estados-Membros e as empresas de transporte da UE — em especial nos países limítrofes da Ucrânia — têm vindo a prestar ajuda humanitária a uma escala sem precedentes. A guerra e as sanções criaram também muitos desafios para os transportes da UE: camionistas retidos numa zona de conflito, encerramento do espaço aéreo russo, destruição das infraestruturas de transporte ucranianas, cortes nas cadeias de abastecimento e pressão ascendente sobre os preços do petróleo.

Estes dois eventos não constituem as primeiras perturbações importantes do sistema de transportes da UE. A erupção do vulcão islandês Eyjafjallajökull, em 14 de março de 2010, e o colapso do túnel de Rastatt, em 12 de agosto de 2017, tiveram também um impacto sistémico no setor dos transportes, tanto para os passageiros como para o transporte de carga.

O plano de emergência para os transportes, apresentado nesta comunicação, propõe um conjunto de instrumentos para fazer face a qualquer tipo de crise no setor dos transportes⁴. Responde ao apelo do Conselho⁵ à Comissão para que elaborasse um plano de emergência europeu para o setor do transporte de mercadorias em caso de crise pandémica e outras situações de crise grave. Além disso, a

1 Em 2020, o tráfego aéreo europeu situou-se em 45 % dos níveis de 2019, com uma conseqüente redução do número de passageiros de mais de 70 % (EUROCONTROL). Em alguns meses de 2020, o número de passageiros embarcados e desembarcados nos portos da UE diminuiu quase para metade (45 %) em comparação com 2019. Houve também uma diminuição de 42 % dos passageiros ferroviários (Eurostat). O volume de negócios total no setor da prestação de serviços de transporte diminuiu 13 % entre 2019 e 2020.

2 Para uma base de dados das medidas tomadas, consultar: <https://covid-statistics.jrc.ec.europa.eu/RMeasures>.

3 The impact of COVID-19 on the Internal Market, IPOL_STU(2021)658219_EN (não traduzido em português).

4 Exemplos de possíveis crises são catástrofes naturais, pandemias, ataques terroristas, ciberataques, *software* de sequestro (*ransomware*), conflitos militares, colapsos de pontes ou túneis ou outras falhas de infraestruturas e cortes de energia.

5 Conclusões do Conselho, ST 12391/20.

estratégia de mobilidade sustentável e inteligente⁶ previa que a Comissão preparasse um plano de emergência para assegurar a continuidade das atividades e coordenar uma resposta no setor dos transportes. O plano foi concebido com base nos ensinamentos retirados e nas iniciativas adotadas durante a pandemia de COVID-19, como a Comunicação sobre os Corredores Verdes⁷, as orientações para os trabalhadores marítimos⁸ e a legislação «Omnibus» relativa à COVID-19 que introduziu medidas temporárias relativas aos transportes⁹. O plano é um dos resultados da «Iniciativa emblemática 8 — Reforçar o Mercado Único» (ação 58) da estratégia de mobilidade sustentável e inteligente. Complementa a ação 56 para avaliar o impacto da pandemia de COVID-19 na conectividade dos transportes e na concorrência no mercado único. Centra-se no setor dos transportes — no próximo Instrumento de Emergência para o Mercado Único¹⁰, a Comissão abordará as questões mais vastas da livre circulação de mercadorias, serviços e pessoas no mercado único da UE e da disponibilidade de produtos e serviços.

Muitos dos instrumentos e princípios propostos neste plano já se revelaram úteis para ajudar a resolver os problemas causados pela agressão militar da Rússia contra a Ucrânia. Embora algumas das conclusões preliminares sejam apresentadas em seguida, justifica-se uma reavaliação contínua dos desafios em curso. Assim, a secção seguinte centra-se predominantemente na resposta da UE à pandemia de COVID-19. Segue-se uma secção prospetiva sobre a preparação para situações de crise, que identifica os princípios para fazer face às contingências no domínio dos transportes e propõe um conjunto de ações.

2 APOIAR O SETOR DOS TRANSPORTES EM TEMPOS DE CRISE

A UE agiu rapidamente para resolver os problemas causados pela COVID-19 e restabelecer a conectividade dos transportes. A resposta centrou-se em garantir o fluxo ininterrupto de bens e a prestação de serviços de transporte, sem atrasos. No entanto, a pandemia de COVID-19 também demonstrou de que forma a divisão de responsabilidades entre a UE e os Estados-Membros em questões importantes, como a saúde e o controlo das fronteiras, pode criar desafios para uma resposta política rápida e coordenada.

2.1 Coordenação, monitorização e prestação de informações

A Rede de Pontos de Contacto Nacionais para os Transportes melhorou a coordenação no setor dos transportes. Foi criada no âmbito da Comunicação sobre os Corredores Verdes, a fim de abordar questões específicas no domínio dos transportes, e é coordenada pela Comissão. A Rede teve um impacto crucial na gestão da crise e complementa o Mecanismo Integrado da UE de Resposta Política a Situações de Crise (IPCR), que foi ativado no início da crise, em janeiro de 2020.

No entanto, a prestação de informações em tempo real tem sido difícil. A atualização das informações tem sido essencial devido à evolução constante da situação pandémica e dos seus requisitos

6 COM(2020) 789 final.

7 C(2020) 1897.

8 C(2020) 3100.

9 Regulamento (UE) 2020/698 do Parlamento Europeu e do Conselho de 25 de maio de 2020 que estabelece medidas específicas e temporárias face ao surto de COVID-19 relativas à renovação ou prorrogação de determinados certificados, licenças e autorizações e ao adiamento de determinados controlos periódicos e formação contínua em determinados domínios da legislação em matéria de transportes, JO L 165 de 27.5.2020, p. 10.

10 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13181-Mercado-unico-novo-instrumento-da-UE-para-garantir-o-funcionamento-do-mercado-unico-em-situacoes-de-emergencia_pt

e regras. O sítio Web Re-open EU¹¹ e a respetiva aplicação móvel têm dado informações a pessoas e empresas em toda a UE. O portal «A sua Europa»¹² da Comissão foi um importante canal de informação, tendo recebido 9,9 milhões de visitas em julho de 2021. Estes instrumentos desempenharam um papel importante no regresso às viagens e ao turismo seguros. Ao mesmo tempo, devido a alterações frequentes das regras e ao fluxo imperfeito de informação entre as autoridades nacionais e a Comissão, as informações sobre determinadas regras têm estado por vezes desatualizadas¹³. O sítio ajudou os passageiros, mas não inclui regras para os trabalhadores do setor dos transportes.

Agressão da Rússia contra a Ucrânia: coordenação, monitorização e partilha de informações

A Rede de Pontos de Contacto Nacionais para os Transportes foi novamente ativada nos primeiros dias após a agressão militar da Rússia contra a Ucrânia. Tem sido um fórum para os Estados-Membros, a Comissão, outros organismos da UE e mesmo, por vezes, para representantes da Ucrânia. A Rede debateu e coordenou ações para criar novas rotas de transporte e cadeias de abastecimento e para preservar as existentes para dentro e para fora da Ucrânia.

2.2 Desobstrução do transporte de carga

O sistema de corredores verdes¹⁴ manteve o fluxo de tráfego da UE e permitiu que os trabalhadores do setor dos transportes atravessassem as fronteiras de forma não discriminatória. A Comissão convidou os Estados-Membros a designarem os pontos de passagem das fronteiras internas da rede RTE-T como «corredores verdes» de passagem de fronteira onde se aplicam determinadas regras. A passagem por estes corredores verdes deve demorar menos de 15 minutos nas fronteiras terrestres internas, devendo estas passagens estar abertas a todos os veículos de transporte de mercadorias que transportem qualquer tipo de carga.

Tal como é amplamente reconhecido pelas partes interessadas¹⁵, os corredores verdes tiveram um efeito imediato na garantia de serviços de transporte ininterruptos e na limitação das perturbações nas cadeias de abastecimento. Tal reduziu o impacto económico das restrições impostas pela COVID-19 às empresas de transporte e apoiou a recuperação económica da UE. Os corredores também garantiram a saúde e a segurança dos trabalhadores do setor dos transportes graças às regras em matéria de instalações sanitárias e de descanso. A medida foi um êxito: a monitorização diária — desenvolvida pela Agência da UE para o Programa Espacial — mostrou que a média dos tempos de espera nos pontos de passagem das fronteiras intra-Schengen se manteve abaixo do limiar de 15 minutos¹⁶.

11 O sítio Re-open EU fornece informações sobre viagens e medidas sanitárias relativas à COVID-19 na UE e nos países do espaço Schengen (Islândia, Listenstaine, Noruega e Suíça). As informações são atualizadas com frequência e estão disponíveis em 24 línguas.

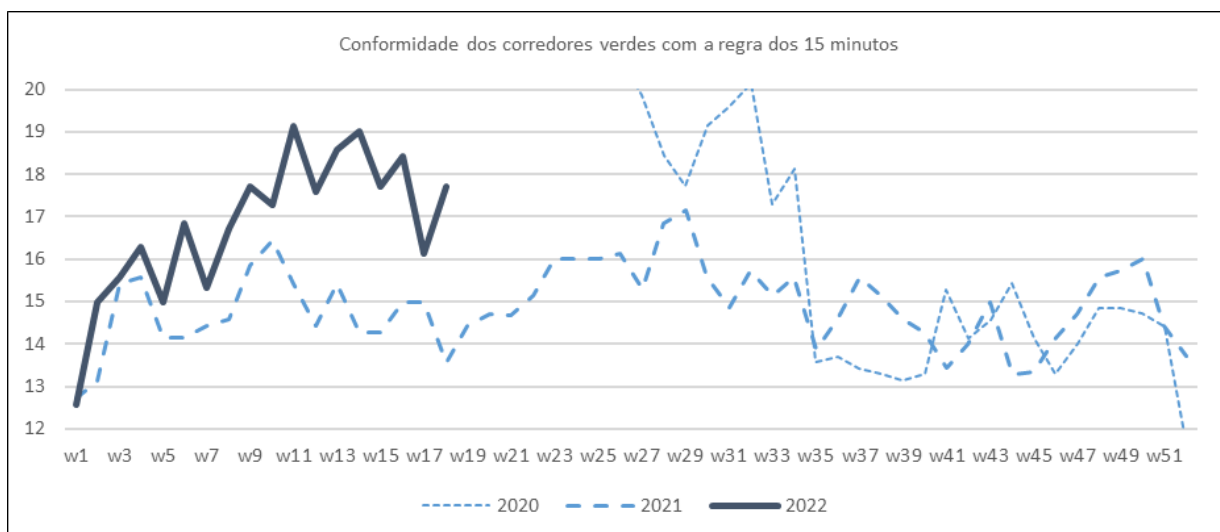
12 https://europa.eu/youreurope/index_pt.htm

13 Avaliação pelo Tribunal de Contas Europeu do sítio Re-Open.eu, Relatório Especial n.º 15/2021: Direitos dos passageiros dos transportes aéreos durante a pandemia de COVID-19: Direitos essenciais não protegidos, apesar dos esforços da Comissão.

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

15 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Plano-de-emergencia-para-o-transporte_pt

16 O tempo médio diário de passagem das fronteiras foi de 15,5 minutos em todos os pontos de passagem da fronteira da UE na rede RTE-T entre 3 de junho de 2020 (data do início da monitorização) e 30 de setembro de 2021, com um desvio-padrão de 2,8 minutos. Os mesmos valores em 2021 foram de 15,1 e 2 minutos, respetivamente.



Quadro 1: Tempo médio de passagem das fronteiras em minutos (todos os pontos de passagem das fronteiras da UE) e a sua tendência linear entre junho de 2020 e maio de 2022 — numa base semanal.

Além disso, a UE tomou medidas concretas para assegurar que a legislação possa ser alterada ou interpretada de forma a manter a conectividade dos transportes durante a crise. Algumas empresas de transportes não conseguiram concluir os procedimentos necessários para cumprir as regras da UE em matéria de renovação ou prorrogação de certificados (por exemplo, certificados de segurança), licenças (por exemplo, cartas de condução) ou autorizações. Devido às medidas de confinamento, os Estados-Membros não conseguiram assegurar que os testes, a formação ou as inspeções pertinentes exigidos pelas regras da UE em matéria de transportes fossem realizados dentro dos prazos aplicáveis. Com a adoção do Regulamento (UE) 2020/698¹⁷ (Omnibus I) e do Regulamento (UE) 2021/267¹⁸ (Omnibus II), a UE prorrogou os períodos estabelecidos na legislação aplicável da UE em matéria de transportes para a formação, as inspeções e a emissão de certificados, licenças e autorizações. Estas medidas, que analisaram cuidadosamente a segurança dos transportes, foram largamente bem recebidas pelas partes interessadas¹⁹ e garantiram que as empresas de transporte e as pessoas em causa possam prosseguir as suas atividades.

2.3 Coordenação das medidas relativas às viagens para passageiros e trabalhadores do setor dos transportes

Desde o início da pandemia, a Comissão tem promovido uma abordagem coordenada das restrições à livre circulação na UE que a pandemia tornou necessárias. Para evitar perturbações nos transportes, a Recomendação 2020/1475 do Conselho²⁰ e as suas revisões subsequentes confirmaram

17 Regulamento (UE) 2020/698 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de maio de 2020, que estabelece medidas específicas e temporárias face ao surto de COVID-19 relativas à renovação ou prorrogação de determinados certificados, licenças e autorizações e ao adiamento de determinados controlos periódicos e da formação contínua em determinados domínios da legislação em matéria de transportes (JO L 165 de 27.5.2020, p. 10).

18 Regulamento (UE) 2021/267 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2021, que estabelece medidas específicas e temporárias, em face da persistência da crise de COVID-19, relativas à renovação ou prorrogação de determinados certificados, licenças e autorizações e ao adiamento de determinados controlos periódicos e formação contínua em determinados domínios da legislação em matéria de transportes e à prorrogação de determinados prazos referidos no Regulamento (UE) 2020/698 (JO L 60 de 22.2.2021, p. 1).

19 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Plano-de-emergencia-para-o-transporte_pt

20 Recomendação do Conselho, de 13 de outubro de 2020, sobre uma abordagem coordenada das restrições à liberdade de circulação em resposta à pandemia de COVID-19 (JO L 337 de 14.10.2020, p. 3).

que os trabalhadores do setor dos transportes não são, em princípio, obrigados a realizar testes ou a cumprir quarentena e que, se for necessário um teste, podem ser utilizados testes rápidos de antigénio. A Recomendação 2022/107 do Conselho²¹, que lhe sucedeu, prevê que os trabalhadores do setor dos transportes não devem ser obrigados a possuir um Certificado Digital COVID da UE.

Em resposta à crise na Ucrânia, a Comissão confirmou que os trabalhadores do setor dos transportes eram cruciais para as cadeias de abastecimento, na sua Comunicação sobre as orientações operacionais para a gestão das fronteiras externas a fim de facilitar as passagens de fronteira nas fronteiras entre a UE e a Ucrânia²². A Comissão propôs igualmente a simplificação dos procedimentos de passagem das fronteiras para os trabalhadores do setor dos transportes que trabalham na Ucrânia.

Certificado Digital COVID da UE e Formulário Digital Europeu de Localização do Passageiro

O Certificado Digital COVID da UE seguro e interoperável²³ e outros protocolos sanitários, desenvolvidos pela Comissão e pelo Centro Europeu de Prevenção e Controlo das Doenças com as agências competentes no domínio dos transportes, têm sido fundamentais para retomar, sempre que possível, as viagens seguras em toda a UE. O Certificado Digital COVID da UE e os esforços para estabelecer uma abordagem coordenada das viagens a nível da UE foram, de um modo geral, bem acolhidos pelas associações de viagens e turismo como ferramenta importante para permitir e incentivar os cidadãos a viajar ao proporcionando a previsibilidade necessária. A fim de assegurar que os cidadãos não são privados desta forma eficaz e com preservação da privacidade de provar o seu estatuto de COVID-19, caso certas restrições à livre circulação com base na saúde pública continuem em vigor após 30 de junho de 2022, a Comissão propôs prorrogar a base jurídica do Certificado Digital COVID da UE até 30 de junho de 2023.

No entanto, vários Estados-Membros introduziram formulários de localização de passageiros e outras declarações (por exemplo, declarações de saúde, declarações de entrada num território) de forma descoordenada e em formatos diferentes, sendo que alguns se fazem apenas em papel. Esta situação tem gerado incómodos e confusões desnecessários para os viajantes que poderiam ter sido evitados com uma coordenação adequada.

Durante a pandemia de COVID-19, os esforços conjuntos da UE e dos Estados-Membros permitiram que 650 000 cidadãos da UE regressassem a casa em segurança. Mais de 100 000 pessoas, das quais 90 060 eram cidadãos da UE, foram repatriadas através do Mecanismo de Proteção Civil da União. A pandemia de COVID-19 também afetou consideravelmente os trabalhadores do setor dos transportes. Estes trabalhadores estão na linha da frente da crise e sofreram restrições à sua deslocação na UE, nomeadamente o aumento dos tempos de espera nas fronteiras e a limitação das instalações de alojamento e de repouso. Os marítimos têm sido particularmente afetados e têm sido impedidos de regressar a casa durante vários meses devido a restrições e a uma conectividade limitada dos transportes. A Comissão forneceu orientações aos Estados-Membros sobre as viagens no interior da

21 Recomendação (UE) 2022/107 do Conselho, de 25 de janeiro de 2022, sobre uma abordagem coordenada para facilitar a livre circulação segura durante a pandemia de COVID-19 e que substitui a Recomendação (UE) 2020/1475 (disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32022H0107>)

22 C(2022) 1404 final.

23 O Regulamento (UE) 2021/953 relativo a um regime para a emissão, verificação e aceitação de certificados interoperáveis de vacinação, teste e recuperação da COVID-19 (Certificado Digital COVID da UE), a fim de facilitar a livre circulação durante a pandemia de COVID-19 foi adotado pelo Parlamento e pelo Conselho.

UE²⁴, salientando a necessidade de garantir corredores de passagem seguros. A Comissão também apoiou os marítimos, recomendando determinadas disposições em matéria de saúde, repatriamento e viagens²⁵. Instou os Estados-Membros a criarem uma rede de portos seguros onde as tripulações possam mudar sem restrições. A Comissão também flexibilizou os requisitos em matéria de vistos e introduziu isenções de quarentena, nomeadamente para os marítimos de países terceiros.

A COVID-19 e os direitos dos passageiros

A Comissão forneceu orientações precoces sobre a aplicação da legislação da UE em matéria de direitos dos passageiros relacionada com a COVID-19²⁶. Emitiu uma recomendação sobre os vales propostos aos passageiros e os viajantes em alternativa ao reembolso de viagens e serviços de transporte cancelados. Salientou igualmente a forma como os Estados-Membros poderiam apoiar a liquidez financeira das empresas de transportes²⁷. Em dezembro de 2020, a Comissão alertou a Rede de cooperação de defesa do consumidor para as políticas de cancelamento e reembolso de várias companhias aéreas, o que levou a discussões entre a Comissão, as autoridades nacionais de defesa do consumidor e 16 grandes companhias aéreas. Consequentemente, estas companhias aéreas comprometeram-se a fornecer melhores informações e reembolsos atempados aos passageiros dos voos cancelados²⁸.

A Comissão solicitou aos Estados-Membros que utilizassem a plataforma EU Pilot para fornecer informações sobre a aplicação, o controlo e o cumprimento da legislação da UE em matéria de direitos dos passageiros durante a crise da COVID-19. É dada especial atenção às empresas de transporte e a saber se estas oferecem aos passageiros a escolha entre reembolsos ou vales. A Comissão instaurou processos por infração contra os Estados-Membros que introduziram regras que violam a legislação da UE em matéria de direitos dos passageiros, o que resultou na retirada destas regras nacionais contraditórias.

2.4 Manutenção da conectividade dos transportes

A UE concedeu igualmente uma flexibilização da regulamentação às empresas de transportes através das suas alterações legislativas. Se uma transportadora aérea deixar de poder cumprir as suas obrigações financeiras durante um período de 12 meses, as autoridades de licenciamento dos Estados-Membros têm a possibilidade de não suspender ou revogar a respetiva licença. A legislação introduziu medidas de apoio aos aeroportos e às empresas de assistência em escala, nomeadamente permitindo que os aeroportos adjudiquem contratos de assistência em escala em caso de emergência, se uma empresa cessar as suas atividades devido à crise da COVID-19²⁹.

24 C(2020) 1897 final.

25 COM(2020) 119/01.

26 Orientações interpretativas de 18 de março de 2020, seguidas de uma Recomendação relativa aos vales, de 13 de maio de 2020.

27 Recomendação (UE) 2020/648 da Comissão, de 13 de maio de 2020, relativa aos vales propostos aos passageiros e viajantes em alternativa ao reembolso de serviços de transporte e de viagens organizadas cancelados no contexto da pandemia de COVID-19, C/2020/3125 (JO L 151 de 14.5.2020, p. 10).

28 Para mais informações sobre os compromissos específicos das companhias aéreas: https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/air-travel_pt.

29 Regulamento (UE) 2020/696 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de maio de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade no contexto da pandemia COVID-19 (JO L 165 de 27.5.2020, p. 1).

Alterações ao Regulamento Faixas Horárias³⁰

A UE adotou rapidamente alterações legislativas que permitem que as transportadoras aéreas mantenham as suas faixas horárias na próxima época de programação de horários correspondente, mesmo que não possam explorar o mínimo de 80 % das faixas horárias que normalmente é exigido. Estas alterações visam proporcionar um apoio financeiro às companhias aéreas e evitar que estas tenham de operar voos apenas para manterem as suas faixas horárias. Asseguram igualmente que a capacidade aeroportuária é utilizada de forma competitiva em benefício dos consumidores e da conectividade.

A flexibilização da regulamentação no setor marítimo permite que uma entidade gestora de um porto ou a autoridade responsável renuncie, reduza ou difira os pagamentos das taxas de utilização de infraestruturas portuárias marítimas³¹. No setor ferroviário, foram introduzidas regras temporárias que beneficiam as empresas ferroviárias, por exemplo, permitindo aos gestores de infraestruturas fixar taxas de acesso abaixo dos custos de operação³². A transposição e a aplicação de algumas regras da UE foram adiadas, a fim de reduzir os encargos para os Estados-Membros, para que estes possam concentrar-se na luta contra a propagação do vírus³³.

As regras da UE em matéria de auxílios estatais permitiram que os Estados-Membros concedessem ajuda de emergência temporária para compensar uma perda súbita de liquidez ou compensar danos diretamente relacionados com a COVID-19. Em 19 de março de 2020, a Comissão adotou um quadro temporário relativo a medidas de auxílio estatal³⁴ destinado a apoiar a economia durante a crise da COVID-19. Este quadro estabelece as condições em matéria de auxílios estatais para atenuar qualquer perturbação grave da economia de um Estado-Membro. Aplica-se a quase todos os setores e empresas, incluindo as empresas de transportes, que reconhece como um dos setores mais afetados. Visa atenuar a escassez de liquidez das empresas, permitindo, por exemplo, subvenções diretas, benefícios fiscais, garantias do Estado para empréstimos, empréstimos públicos subvencionados e recapitalização.

A Comissão clarificou igualmente a forma de interpretar as principais regras da UE em matéria de transportes, auxílios estatais e adjudicação de contratos públicos em situações de crise, adotando orientações para os Estados-Membros. Isso permitiu aos Estados-Membros alterar os atuais contratos de obrigação de serviço público no que se refere aos transportes terrestres³⁵, aéreos³⁶ e

30 Regulamento (UE) 2020/459 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de março de 2020, que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade (JO L 99 de 31.3.2020, p. 1); Regulamento (UE) 2021/250 do Parlamento Europeu e do Conselho de 16 de fevereiro de 2021 que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho no que respeita à isenção temporária das regras de utilização das faixas horárias nos aeroportos da União devido à crise de COVID-19 (JO L 58 de 19.2.2021, p. 1).

31 Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos (JO L 57 de 3.3.2017, p. 1).

32 Regulamento (UE) 2020/1429 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de outubro de 2020, que estabelece medidas para um mercado ferroviário sustentável tendo em conta o surto de COVID-19 (JO L 333 de 12.10.2020, p. 1).

33 Ver, por exemplo, a Diretiva (UE) 2020/700 do Parlamento Europeu e do Conselho de 25 de maio de 2020 que altera as Diretivas (UE) 2016/797 e (UE) 2016/798 no que diz respeito à prorrogação dos seus prazos de transposição (JO L 165 de 27.5.2020, p. 27).

34 JO C 91I de 20.3.2020, p. 1. O Quadro Temporário foi alterado várias vezes.

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

marítimos³⁷ de acordo com as necessidades decorrentes da crise da COVID-19. A Comissão também emitiu orientações sobre o procedimento de adjudicação urgente de novos contratos de obrigações de serviço público, de modo a que a conectividade básica dos transportes possa ser mantida se os serviços comerciais não puderem ser cumpridos devido à crise. Estas medidas legislativas são temporárias e limitadas à duração da crise da COVID-19. A sua rápida adoção demonstra que a Comissão, o Parlamento e o Conselho são capazes de reagir eficazmente a estas crises.

Os Estados-Membros podem designar novas obrigações de serviço público, especialmente quando existe um risco de perda súbita de conectividade. A Comissão facultou orientações sobre a compensação das obrigações de serviço público durante o surto de COVID-19³⁸ e realizou uma série de discussões bilaterais com os Estados-Membros.

2.5 Concessão de financiamento específico para as principais operações de transporte

No quadro dos 2,7 mil milhões de EUR afetados ao abrigo do Instrumento de Apoio de Emergência (IAE) para ajudar os Estados-Membros a responder à crise da COVID-19, a flexibilidade do IAE permitiu disponibilizar rapidamente 220 milhões de EUR para ações relacionadas com os transportes. Este instrumento foi depois estruturado como o «pacote da mobilidade» do IAE, que, quando foi lançado em 19 de junho de 2020, prestou apoio aos Estados-Membros em função das necessidades para o transporte de carga relacionada com a crise da COVID-19, para o transporte de doentes e também para as equipas médicas. No total, foram apoiadas mais de 2 000 operações por via aérea, terrestre ou marítima para o transporte de equipamento e equipas médicos e para a transferência de doentes. Globalmente, as operações de carga foram financiadas com mais de 164 milhões de EUR. Até à data, foram também atribuídos mais de 9 milhões de EUR aos Estados-Membros para o transporte de equipas médicas e a transferência de doentes, apoiando o transporte de mais de 450 profissionais de saúde e de aproximadamente 350 doentes. O número de Estados-Membros que beneficiaram do pacote da mobilidade do IAE é de 21.

Resposta da UE à agressão militar da Rússia contra a Ucrânia

Em 24 de fevereiro de 2022, a Rússia pôs em marcha uma invasão militar em larga escala contra a Ucrânia. Nas primeiras semanas do conflito, mais de 3,9 milhões de pessoas fugiram da Ucrânia para a UE. A UE concedeu 1,2 mil milhões de EUR de assistência macrofinanceira à Ucrânia, tendo sido desembolsados 600 milhões de EUR em empréstimos em condições preferenciais em março; a segunda parcela de 600 milhões de EUR ainda não foi desembolsada. Além disso, a ajuda de emergência de 120 milhões de EUR sob a forma de subvenções foi transferida para o orçamento da Ucrânia em 7 de abril, apoiando a provisão de despesas públicas básicas. A UE está a reorientar os projetos em curso (entre 100 e 200 milhões de EUR) para prestar ajuda de emergência e satisfazer as necessidades prementes da população e das autoridades. A Comissão adotou igualmente um novo pacote de emergência de 330 milhões de EUR. A UE tomou várias medidas para sancionar a Rússia e ajudar a Ucrânia. As medidas relacionadas com os transportes incluem:

(-) Num Boletim de Informação sobre a Zona de Conflitos elaborado pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, a UE desaconselhou a realização de voos comerciais em todo o espaço aéreo da Ucrânia, da Bielorrússia e de partes da Rússia. Este conselho foi rapidamente alargado ao espaço aéreo moldavo.

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

(-) A UE fechou o seu espaço aéreo às transportadoras e empresas russas³⁹.

(-) Em 9 de março, a UE adotou uma proibição de:

i) Venda, fornecimento, locação financeira, transferência e exportação, direta ou indiretamente, de todos os bens e tecnologias aeronáuticos (aeronaves, veículos espaciais e suas partes);

ii) Prestação de serviços de seguros e resseguros, direta ou indiretamente, para qualquer desses bens e tecnologias aeronáuticos;

iii) Prestação de serviços de reparação e manutenção desses produtos aeronáuticos.

(-) A UE aditou a Russian Railways (empresa ferroviária russa) à lista de organismos sujeitos a sanções financeiras. As pessoas ligadas à Russian Railways e às respetivas filiais foram aditadas à lista de pessoas abrangidas pelas medidas restritivas da UE.

(-) A UE introduziu sanções para a navegação marítima e para os equipamentos de rádio, proibindo:

i) A venda, o fornecimento, a transferência ou a exportação desses produtos para qualquer pessoa singular ou coletiva, entidade ou organismo na Rússia, para utilização na Rússia ou para colocação a bordo de navios que arvoreem pavilhão russo.

ii) A prestação de assistência técnica, serviços de corretagem ou outros serviços, bem como de financiamento e assistência financeira relacionados com esses produtos;

(-) A UE adotou novas sanções em 8 de abril, proibindo os navios que arvoram pavilhão russo de fazer escala num porto da UE (incluindo iates) e proibindo as empresas de transporte rodoviário estabelecidas na Rússia e na Bielorrússia de transportarem mercadorias por via rodoviária no território da União Europeia.

(-) A pedido da Ucrânia, a UE ativou o Mecanismo de Proteção Civil da União (MPCU) para prestar apoio relacionado com as consequências da agressão militar russa. Milhares de toneladas de assistência de todos os Estados-Membros da UE foram enviadas para a Ucrânia através de centros logísticos do MPCU situados na Polónia, na Roménia e na Eslováquia. Os países vizinhos também solicitaram assistência no âmbito do MPCU relacionada com o afluxo migratório. Além da Ucrânia, o MPCU está também a ser utilizado para prestar diferentes formas de apoio essencial à Moldávia, à Polónia, à Eslováquia e à República Checa, todos eles países de destino importantes para os refugiados que fogem do conflito. O MPCU foi igualmente utilizado para facilitar, sempre que possível, o repatriamento dos cidadãos da UE. Sob a responsabilidade das autoridades locais na Polónia, na Eslováquia e na Roménia, foram criadas plataformas logísticas para bens de emergência integralmente financiadas pelo MPCU.

(-) Ativação da Diretiva Proteção Temporária⁴⁰ para ucranianos e não ucranianos, caso não possam regressar em segurança à Ucrânia.

39 A Rússia e a Bielorrússia fecharam o seu espaço aéreo aos voos de e para a UE. Às aeronaves com pavilhão da UE foi atribuído novo pavilhão, tendo as mesmas sido objeto de novos seguros na Rússia, em violação do direito internacional.

40 Este ato legislativo foi a resposta da UE em 2001 ao afluxo de pessoas deslocadas na sequência do conflito na ex-Jugoslávia. Nunca tinha sido acionado até 3 de março de 2022. Até 7 de abril de 2022, estavam inscritas mais de 1,6 milhões de pessoas.

(-) Orientações operacionais relativas à gestão das fronteiras externas, a fim de facilitar a passagem das fronteiras UE-Ucrânia. Estas orientações abrangem os trabalhadores do setor dos transportes⁴¹.

(-) Ajudar os camionistas da UE retidos a regressar ao seu país de origem a partir da Ucrânia, da Rússia e da Bielorrússia, simplificando os procedimentos que se lhes aplicam.

(-) Todas as atividades de transporte e logística da Parceria da Dimensão Setentrional que envolvem a Rússia e a Bielorrússia foram suspensas.

(-) Alguns Estados-Membros disponibilizaram transportes públicos gratuitos aos ucranianos. Além disso, muitas empresas de transportes da UE introduziram medidas, como bilhetes gratuitos de avião, autocarro ou comboio, para ajudar a Ucrânia e o seu povo; ou para prestar ajuda humanitária.

(-) Os Estados-Membros limítrofes da Ucrânia criaram instalações de acolhimento/plataformas de transporte.

(-) A Comissão ativou a Rede de Pontos de Contacto Nacionais para os Transportes.

(-) A Comissão Europeia apresentou as linhas gerais de um plano (RePowerEU) para tornar a Europa independente dos combustíveis fósseis russos muito antes de 2030 – começando pelo gás –, perante a invasão russa da Ucrânia⁴².

(-) Em 12 de maio, no âmbito do apoio da UE à Ucrânia face à agressão militar da Rússia, a Comissão criou Corredores Solidários⁴³, que consistem num conjunto de ações para ajudar a Ucrânia a exportar os seus produtos agrícolas. Na sequência da invasão da Ucrânia pela Rússia e do bloqueio dos portos ucranianos, os cereais ucranianos e outros produtos agrícolas têm de encontrar rotas logísticas alternativas para chegar ao seu destino. Com esta comunicação, a Comissão traça um plano de ação para estabelecer «corredores solidários» para permitir à Ucrânia exportar os seus cereais, mas também importar as mercadorias de que necessita, desde a ajuda humanitária a alimentos para animais e adubos. Contribuirá deste modo para apoiar a economia da Ucrânia, bem como a segurança alimentar mundial. Juntamente com os Estados-Membros e as partes interessadas, a Comissão identificou algumas ações prioritárias:

- Disponibilizar maior quantidade de material circulante, embarcações e camiões de carga;
- Assegurar uma capacidade suficiente das redes de transporte e dos terminais de transbordo para as exportações agrícolas ucranianas;
- Promover a máxima flexibilidade e o pessoal adequado para as operações aduaneiras e outras inspeções;
- Identificar as possibilidades de armazenamento de produtos agrícolas ucranianos no território da UE;
- Melhorar a conectividade entre a UE e a Ucrânia a médio prazo, aumentando a capacidade da infraestrutura dos novos corredores de exportação e estabelecendo novas ligações das infraestruturas no âmbito da reconstrução da Ucrânia.

41 C(2022) 1404 final.

42 COM(2022) 108 final.

43 COM(2022) 217 final.

(-) Em 12 de maio, a Comissão aprovou um acordo de alto nível⁴⁴ com a Ucrânia sobre os novos mapas indicativos para a rede transeuropeia de transportes (RTE-T) para a Ucrânia, no âmbito da política da Comissão relativa ao alargamento da RTE-T aos países vizinhos.

3 PREPARAÇÃO PARA SITUAÇÕES DE CRISE

A guerra da Rússia contra a Ucrânia demonstrou a importância da preparação. Graças às capacidades existentes, a UE conseguiu rapidamente prestar assistência eficaz à Ucrânia e aos refugiados que fogem do país. Ainda não conhecemos todo o impacto da guerra ou da próxima crise que poderá afetar os transportes. Um mecanismo de resposta eficaz não deve visar apenas um modo de transporte, uma vez que as perturbações sistémicas num modo podem afetar toda a rede.

O Relatório de prospeção estratégica da UE de 2021⁴⁵ destaca fatores que podem ter impacto nos transportes da UE, incluindo as alterações climáticas e outros desafios ambientais, as ameaças à segurança e o terrorismo, a hiperconectividade digital e as transformações tecnológicas. No passado, vários ataques ou tentativas de ataques terroristas visaram os transportes da UE, uma vez que os transportes são um alvo eficaz devido ao elevado número de pessoas que os utilizam diariamente⁴⁶. Durante a pandemia de COVID-19, foram visadas as telecomunicações, incluindo as infraestruturas 3G/4G/5G (por exemplo, repetidores, pontes e antenas de telemóvel) e outros componentes da rede (por exemplo, relés e cabos). Em julho de 2021, as inundações na Bélgica e na Alemanha causaram muitas mortes e perturbações graves e duradouras nos transportes.

A cibersegurança deve ser objeto de especial atenção. A estratégia de mobilidade sustentável e inteligente reconhece a necessidade de tratar a cibersegurança dos transportes com uma elevada prioridade para combater as ciberameaças. De acordo com a Agência da União Europeia para a Cibersegurança (ENISA)⁴⁷, os cibercriminosos estão a visar infraestruturas mais críticas de cuidados de saúde, transportes⁴⁸ e energia. A agressão russa contra a Ucrânia aumentou as preocupações com a ciberameaça, também contra alvos da UE.

3.1 Princípios de contingência no domínio dos transportes

A fim de preparar e dar resposta a eventos importantes, para além de outros princípios pertinentes da UE, os princípios de contingência a seguir descritos devem ser sempre respeitados.

- I. **Proporcionalidade:** Introduzir medidas que restrinjam o transporte de mercadorias ou de pessoas apenas em último recurso. Todas as medidas devem ser devidamente justificadas, fundamentadas e proporcionais, sujeitas a monitorização e revisão regulares, rapidamente comunicadas, temporárias e levantadas o mais rapidamente possível⁴⁹.
- II. **Não discriminação:** As medidas não devem discriminar indevidamente com base na nacionalidade, na origem das mercadorias ou entre diferentes modos de transporte ou mercadorias transportadas. Devem assegurar um tratamento não discriminatório dos

44 C(2022) 3204 final.

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

46 Madrid (2004), Londres (2005), Glasgow (2007), aeroporto de Frankfurt (2011), Oignes (Thalys, 2015), Bruxelas (2016), Würzburg (2016), Bruxelas (2017) ou Londres (2017).

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

48 No setor marítimo, por exemplo, quatro das maiores companhias de navegação marítima (APM Maersk, CMA CGM, COSCO, Mediterranean Shipping Company) foram alvo de ciberataques desde 2017.

49 O mesmo se aplica às suspensões temporárias de medidas de proteção ambiental, social ou sanitária.

trabalhadores do setor dos transportes (incluindo os residentes de países terceiros) e renunciar, sempre que possível, a restrições de viagens ou de tráfego ou a quaisquer outros encargos administrativos que os afetem, dado o seu papel crucial nas cadeias de abastecimento dos veículos de transporte de carga. O mesmo se aplica à não discriminação dos passageiros.

- III. **Coordenação:** Todas as medidas devem ser coordenadas com as autoridades responsáveis pelos transportes através da Rede de Pontos de Contacto Nacionais para os Transportes. Devem ser criados canais de comunicação entre a Rede, a UE e os fóruns horizontais internacionais de gestão de crises. A coordenação entre as autoridades competentes tem de começar desde o início, em especial quando afeta a rede RTE-T e mais de um Estado-Membro.
- IV. **Transparência, comunicação e diálogo:** Todas as medidas devem ser claramente comunicadas às partes interessadas afetadas antes da sua entrada em vigor⁵⁰, debatidas com elas e ajustadas, se necessário. Deve ser assegurado um diálogo contínuo com as partes interessadas, incluindo os parceiros internacionais.
- V. **Coerência com a política da UE:** Devem ser evitadas medidas nacionais e locais que prejudiquem o funcionamento do espaço único europeu dos transportes. Logo que existam medidas de contingência no domínio dos transportes a nível da UE, as autoridades competentes devem levantar imediatamente as medidas nacionais.
- VI. **Integridade do sistema de transportes:** As medidas destinadas a dar resposta a problemas num único modo de transporte devem ter em conta e utilizar plenamente todos os modos de transporte.
- VII. **Assistência aos passageiros com necessidades específicas:** Deve ser prestada especial atenção às necessidades dos passageiros e grupos de passageiros em situações vulneráveis (por exemplo, pessoas com mobilidade reduzida e/ou pessoas com deficiência), passageiros retidos, viajantes com empregos essenciais e trabalhadores transfronteiriços.
- VIII. **Assistência aos trabalhadores do setor dos transportes:** Os trabalhadores do setor dos transportes devem ter condições de trabalho seguras e adequadas⁵¹.

3.2 Conjunto de instrumentos de contingência para os transportes

A Comissão propõe um conjunto de instrumentos com [dez] medidas para reforçar a preparação do setor dos transportes para situações de crise e as suas capacidades de resposta. O conjunto de instrumentos deve ser utilizado em conformidade com os princípios acima enumerados. As medidas vão desde ações preparatórias a mais longo prazo até instrumentos que podem ser utilizados para medidas imediatas. O objetivo comum é ter uma melhor preparação para uma resposta rápida a qualquer acidente ou incidente suscetível de perturbar gravemente o sistema de transportes da UE. Esta perturbação pode ser causada por catástrofes naturais, pandemias, ataques terroristas, ciberataques, *ransomware*, conflitos militares, falhas de infraestruturas (por exemplo, colapsos de pontes ou túneis) ou cortes de energia.

⁵⁰ Em situações específicas, como as sanções económicas contra a Rússia, certas consultas prévias poderão ter de ser limitadas.

⁵¹ Incluindo a adesão à legislação nacional e da UE pertinente no domínio da saúde e segurança no trabalho, nomeadamente em relação à Diretiva 89/391/CEE do Conselho, de 12 de junho de 1989, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho (JO L 183 de 29.6.1989, p. 1).

1) Adaptar a legislação da UE no domínio dos transportes a situações de crise

Algumas leis dos transportes já preveem cláusulas de emergência. São exemplos disso o artigo 21.º do Regulamento Serviços Aéreos⁵², o artigo 5.º, n.º 5, do regulamento relativo à adjudicação de contratos de serviço público para o transporte terrestre⁵³, o artigo 7.º, n.º 4, do regulamento relativo aos serviços portuários⁵⁴ e o artigo 10.º do regulamento relativo ao acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias⁵⁵. Uma parte da legislação em vigor já menciona a obrigação de apresentar planos de emergência. Por força do quarto pacote ferroviário⁵⁶, cabe às empresas ferroviárias elaborar planos de emergência para proteger e prestar assistência aos passageiros em caso de perturbações graves nos transportes⁵⁷.

Quando adequado, a legislação da UE no domínio dos transportes deve ser alterada, a fim de introduzir disposições que permitam enfrentar melhor uma crise grave. No entanto, tais disposições não devem resultar em exceções indevidas à aplicação do direito da UE. Por conseguinte, a introdução de tais cláusulas deve ser cuidadosamente ponderada aquando da alteração ou adoção de um regulamento ou diretiva específicos. As avaliações de impacto devem avaliar se as cláusulas de emergência são necessárias e como devem ser concebidas.

Seguindo esta abordagem, a Comissão propôs determinadas disposições nas revisões recentes da legislação relativa à RTE-T e ao sistema de transporte inteligente⁵⁸. O reforço dos troços transfronteiriços da RTE-T, o aumento da multimodalidade através dos terminais e a transição para modos de transporte sustentáveis são exemplos de ações a mais longo prazo necessárias para uma melhor preparação. A Comissão tenciona analisar se é adequado proporcionar uma flexibilidade temporária adicional na aplicação das regras relativas ao transporte rodoviário em matéria de restrições de condução e tempos de condução, garantindo simultaneamente a segurança das operações de transporte a todo o momento.

Estas disposições permanentes poderão refletir as medidas temporárias introduzidas em resposta à crise da COVID-19, como as introduzidas no âmbito dos Omnibus I e II ou das alterações ao Regulamento Serviços Aéreos e ao Regulamento Faixas Horárias⁵⁹ (ver secção 2.4). De igual modo, os ensinamentos

52 Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (reformulação) (JO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

53 Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho (JO L 315 de 3.12.2007, p. 1).

54 Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos (JO L 57 de 3.3.2017, p. 1).

55 Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (JO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

56 Artigo 54.º da Diretiva 2012/34/UE que estabelece um espaço ferroviário europeu único.

57 Além disso, o novo Regulamento (UE) 2021/782 relativo aos direitos dos passageiros dos serviços ferroviários, que será aplicável a partir de 7 de junho de 2023, obriga as empresas ferroviárias a cooperar com os gestores de estações e de infraestruturas na elaboração desses planos. Os planos de emergência devem também ter em conta a necessidade de sistemas de alerta e informação acessíveis.

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

59 Regulamento (UE) 2020/459 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de março de 2020, que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade (JO L 99 de 31.3.2020, p. 1); Regulamento (UE) 2021/250 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2021, que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho no que respeita

retirados da pandemia de COVID-19 devem lançar os debates há muito aguardados sobre a revisão do Regulamento (CE) n.º 261/2004 relativo aos direitos dos passageiros dos transportes aéreos, a fim de o preparar para futuras crises. A introdução de planos de emergência fará igualmente parte da avaliação em curso da legislação da UE em matéria de direitos dos passageiros.

2) Assegurar um apoio adequado ao setor dos transportes

O reforço da resiliência do setor dos transportes é indissociável da melhoria da conectividade e da sustentabilidade do sistema de transportes da UE. A Comissão continuará a acompanhar de perto e a apoiar a aplicação do Mecanismo de Recuperação e Resiliência (MRR), que contribuirá para tornar o setor dos transportes mais resiliente em todos os modos de transporte. Os Estados-Membros tencionam consagrar partes significativas do MRR aos transportes, colocando-o entre os principais setores da economia a beneficiar de investimentos ao abrigo do NextGenerationEU. Nos 24 Planos de Recuperação e Resiliência (PRR) aprovados pelo Conselho, os PRR nacionais afetarão um montante significativo à melhoria da sustentabilidade do sistema de mobilidade europeu. Globalmente, os Estados-Membros gastarão 70,7 mil milhões de EUR em investimentos e reformas relacionados com a transição ecológica dos transportes, cerca de 15,7 % da dotação. Outros investimentos e reformas no setor dos transportes abordam outras prioridades, como a sua transformação digital e a coesão social e territorial. Todos os planos nacionais consagram uma parte da sua dotação a este domínio. No atual contexto geopolítico consideravelmente afetado pela agressão militar russa na Ucrânia, a redução da dependência da UE relativamente aos combustíveis fósseis é ainda mais urgente. Para fazer face a estes desafios, a Comissão publicou, em 18 de maio de 2022, um plano REPowerEU⁶⁰, que estabelece ações europeias conjuntas neste domínio. O MRR terá um papel central na mobilização e implementação dos recursos disponíveis a nível europeu e nacional para alcançar os objetivos do plano REPowerEU. Além disso, instrumentos financeiros como o Mecanismo Interligar a Europa, incluindo a sua parte digital MIE Digital, o Fundo de Coesão, o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional e o InvestEU, são cruciais para melhorar a resiliência do mercado único através de investimentos em infraestruturas de conectividade, digitalização e conectividade digital e na multimodalidade do sistema de transportes da UE, bem como para reduzir a sua dependência dos combustíveis fósseis.

Para responder rapidamente a uma crise futura, a Comissão e os Estados-Membros devem mobilizar outros fundos, consoante adequado, em função da natureza da crise. A resposta poderá igualmente assumir a forma de um apoio financeiro, com a libertação temporária das obrigações de pagamento. A Comissão poderá igualmente ponderar a adoção de medidas legislativas que concedam apoio financeiro ao setor dos transportes. Essas medidas poderão permitir à entidade gestora de um porto ou à autoridade responsável renunciar, reduzir ou diferir o pagamento das taxas de utilização de infraestruturas portuárias marítimas ou permitir que os gestores de infraestruturas ferroviárias fixem taxas de acesso abaixo dos custos de operação (ver secção 2.4). Dado que cada crise é diferente e pode exigir medidas diferentes, a necessidade de auxílios estatais temporários será analisada caso a caso, em vez de se criar um quadro permanente e inflexível para o futuro.

3) Garantir a livre circulação de mercadorias, serviços e pessoas

O sistema de corredores verdes, que foi implementado com êxito durante a pandemia de COVID-19, pode ser reativado quando necessário para fazer face a qualquer nova crise que afete

à isenção temporária das regras de utilização das faixas horárias nos aeroportos da União devido à crise de COVID-19 (JO L 58 de 19.2.2021, p. 1).

60 COM(2022) 108 final.

os transportes da UE. A fim de assegurar que os controlos nas fronteiras internas continuam a ser uma medida de último recurso, a proposta da Comissão relativa ao Código das Fronteiras Schengen⁶¹ clarificou e alargou a lista que um Estado-Membro deve avaliar se decidir reintroduzir temporariamente os controlos nas fronteiras. Com base nos ensinamentos retirados da pandemia de COVID-19, as novas regras introduzem também instrumentos comuns para gerir mais eficazmente as fronteiras externas em caso de crise de saúde pública. A Comissão tenciona propor em 2022 um **Instrumento de Emergência para o Mercado Único**. Este instrumento constituirá um quadro para a aplicação de medidas de resposta a situações de crise importantes para o setor dos transportes, em especial a livre circulação de mercadorias, serviços e pessoas, a disponibilidade de produtos e serviços e a transparência e coordenação.

A Comissão instou os Estados-Membros a assegurarem a aplicação dos princípios de contingência e a minimizarem os controlos, rastreios e outras formalidades, a fim de reduzir os atrasos nas passagens das fronteiras dos corredores verdes e respeitar o prazo de 15 minutos. Os Estados-Membros podem também considerar a possibilidade de suspender todas as restrições do acesso às vias rodoviárias no seu território (proibições de fim de semana, proibições noturnas, proibições em determinados setores dos transportes para reduzir o ruído, etc.), a fim de facilitar o transporte rodoviário de mercadorias e a necessária liberdade de circulação dos trabalhadores do setor dos transportes. Devem igualmente assegurar que a apresentação/visualização eletrónica de documentos é considerada suficiente e incentivada. Os Estados-Membros devem também continuar a reconhecer o certificado para os trabalhadores dos transportes internacionais que efetuam serviços transfronteiriços, tal como proposto no anexo 3 da Comunicação sobre os Corredores Verdes⁶². Este certificado já foi acrescentado ao Manual prático da UE para os guardas de fronteira⁶³.

Se ocorrer uma crise semelhante à da COVID-19, a Comissão e os Estados-Membros devem tirar partido da experiência adquirida com o desenvolvimento de um modelo comum para os formulários digitais europeus de localização do passageiro⁶⁴ e de uma plataforma para a partilha de dados relativos aos passageiros para o rastreio de contactos transfronteiras. Os instrumentos desenvolvidos a nível da UE devem ser reativados rápida e facilmente, se necessário.

Criação de corredores de apoio de emergência para comboios e camiões humanitários

Para ajudar os comboios humanitários a atravessar as fronteiras entre a UE e a Ucrânia de forma rápida e segura, a Comunicação sobre as orientações operacionais para a gestão das fronteiras externas dá instruções aos Estados-Membros para que designem corredores especiais nos seus pontos de passagem das fronteiras como corredores de apoio de emergência. É igualmente incentivada a designação de corredores semelhantes para camiões, a fim de garantir a continuidade do fornecimento de bens e serviços e o regresso em segurança da Ucrânia dos trabalhadores do setor dos transportes⁶⁵.

61 COM(2021) 891 final.

62 C(2020) 1897.

63 C(2019) 7131 final.

64 A Decisão de Execução 2021/858 e a Decisão de Execução 2021/1212 definem a base jurídica para o intercâmbio de dados sobre passageiros infetados e pessoas expostas para o rastreio de contactos transfronteiras.

65 Além disso, foram tomadas disposições especiais para facilitar voos de transferência de pessoas que fugiram da Ucrânia e que chegaram à Moldávia a caminho da UE. A Moldávia tinha emitido uma proibição de voos, que tinha de ser alterada para permitir esses voos.

4) **Gerir os fluxos de refugiados e repatriar passageiros e trabalhadores dos transportes que se encontram retidos**

Nos países terceiros, as delegações da UE e os Estados-Membros com embaixadas ou consulados devem continuar a intensificar a preparação dos consulados para situações de crise, nomeadamente através de planos de emergência locais. Devem ser consideradas e criadas equipas conjuntas de consulados da UE para resposta a situações de crise, incluindo a eventual participação de Estados-Membros não representados. O SEAE reforçou a sua resposta e preparação consulares através da criação de uma Equipa Consular de Crise, pronta a entrar em ação e a coordenar, com a rede das delegações da UE, os esforços de repatriamento organizados pelos Estados-Membros (patrocinados ou não pelo MPCU).

O Mecanismo de Proteção Civil da União e a reserva rescEU serão mobilizados na medida do necessário. Os passageiros ou os trabalhadores podem acabar por ficar retidos dentro ou fora do território da UE. A fim de se preparar e responder a futuras crises, o SEAE continuará a contribuir para a cooperação e a coordenação em situações de crise, trabalhando em estreita colaboração com os Estados-Membros. Em futuras crises, o Mecanismo de Proteção Civil da União apoiará o repatriamento de cidadãos da UE retidos fora da UE. O Mecanismo tem de ser ativado rapidamente pelo(s) governo(s) dos cidadãos afetados. Um Estado-Membro que coordene a assistência a todos os cidadãos da UE afetados pode igualmente enviar um pedido ao Centro de Coordenação de Resposta de Emergência da Comissão.

A evacuação pode ser efetuada pelos Estados-Membros e/ou pelos Estados participantes⁶⁶ no Mecanismo voluntariamente e a Comissão pode cofinanciar até 75 % dos custos de transporte. A legislação revista relativa ao Mecanismo⁶⁷ prevê a possibilidade de desenvolver aeronaves polivalentes para a reserva rescEU para evacuação médica. No futuro, a Comissão poderá utilizar estas aeronaves, como último recurso, para responder aos pedidos de assistência dos Estados-Membros em caso de evacuação consular. Em caso de crise sanitária, a evacuação médica de passageiros e trabalhadores do setor dos transportes da UE pode ser ativada no âmbito de uma operação de evacuação médica e através do Sistema de Alerta Rápido e de Resposta da UE, em coordenação com a Comissão.

A Comissão e o SEAE coordenarão e supervisionarão a criação de corredores de passagem seguros. Em conformidade com a Comunicação sobre os Corredores Verdes de março de 2020, os Estados-Membros devem criar corredores de transportes para os condutores privados e os seus passageiros (independentemente da sua nacionalidade) e para o repatriamento de todos os cidadãos da UE⁶⁸. Os Estados-Membros devem também assegurar que pelo menos um aeroporto é consagrado aos voos de regresso e de ajuda humanitária internacionais. Esses corredores devem fazer parte dos planos de emergência nacionais.

Os Estados-Membros devem permitir que as pessoas viajem e ajudá-las a regressar ao seu país de origem. Os cidadãos da UE que tenham sido transportados de zonas de crise e que ainda não tenham chegado ao seu país de residência na UE não devem viajar em conjunto em grande número, uma vez que isso poderá congestionar as infraestruturas/os centros logísticos. Os Estados-Membros cujos

66 Estados participantes no Mecanismo (Islândia, Noruega, Sérvia, Macedónia do Norte, Montenegro e Turquia).

67 Regulamento (UE) 2021/836 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de maio de 2021, que altera que altera a Decisão n.º 1313/2013/UE relativa a um Mecanismo de Proteção Civil da União Europeia (JO L 185 de 26.5.2021, p. 1).

68 Os Estados-Membros devem assistir os cidadãos da UE em países terceiros onde os cidadãos não se encontrem representados nas mesmas condições que assistiriam os seus próprios cidadãos.

cidadãos estejam em trânsito noutro país da UE devem tentar ajudar esse outro país a repatriar os cidadãos afetados.

Os Estados-Membros devem ajudar os nacionais de países terceiros que chegam de zonas de conflito ou de outras zonas em dificuldades e ajudá-los a prosseguir a viagem. Isso pode incluir a criação de instalações de acolhimento e corredores de trânsito seguros, a dispensa temporária de requisitos específicos (por exemplo, autorizações de trânsito) e a realização de controlos nas fronteiras num local seguro fora da fronteira, a fim de evitar a formação de longas filas de espera. Em conformidade com a Comunicação sobre as orientações operacionais para a gestão das fronteiras externas⁶⁹, os Estados-Membros devem utilizar a Frontex e o corpo permanente da Europol que podem ser destacados para gerir e melhorar os fluxos de tráfego nas fronteiras (verificando documentos de viagem, certificados COVID-19, etc.). As orientações operacionais são aplicáveis em todos os Estados-Membros e não apenas nos que fazem fronteira com zonas de conflito. Tal facilita a passagem das fronteiras internas da UE, evita congestionamentos e ajuda as pessoas que fogem de zonas de conflito a prosseguir a viagem, incluindo a passagem das fronteiras entre países que não pertencem ao espaço Schengen e países Schengen.

As pessoas com deficiência podem encontrar-se numa situação essencialmente vulnerável durante as crises. Os passageiros com deficiência podem enfrentar obstáculos no acesso aos transportes em situações de emergência. Por isso, os Estados-Membros devem assegurar tanto ações específicas como a integração da deficiência em cada uma das ações acima referidas. É necessário ter em conta as suas necessidades específicas, a fim de garantir a acessibilidade, alojamento razoável e a sua segurança durante a gestão de crises, em conformidade com a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência.⁷⁰

Facilitar as mudanças de tripulação e o repatriamento dos marítimos

A prestação de apoio aos marítimos exige um mecanismo específico. A Comissão propõe baseá-lo em três elementos.

- **Um fórum das partes interessadas do setor marítimo:** Criado pela Comissão, o fórum coordenará regularmente e de perto a mudança de tripulação e os problemas de viagem dos marítimos em situações de emergência. O fórum será ativado rapidamente e incluirá todas as partes interessadas, incluindo os centros nacionais de crise e os parceiros sociais, a fim de garantir que estes possam debater e resolver quaisquer questões emergentes em tempo útil e de forma adequada. Identificará potenciais questões, tornará o sistema de trabalho do setor dos transportes marítimos mais resiliente e reforçará a estabilidade da cadeia de abastecimento da UE.

- **Colaboração mais estreita com os países de origem:** Com base no trabalho de proximidade durante a pandemia de COVID-19, a Comissão e o SEAE trabalharão com as delegações da UE nos países fornecedores de mão de obra. Tirarão partido dos ensinamentos retirados das viagens dos marítimos durante a crise da COVID-19 e identificarão formas de assegurar mudanças de tripulação mais fáceis e o repatriamento para esses países. Tal facilitará o regresso rápido dos marítimos à sua origem devido ao desembarque, especialmente em situações de emergência.

69 C(2022) 1404 final.

70 Os artigos 2.º, 9.º e 11.º da Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (CNUDPD).

• **Dados de melhor qualidade:** Um problema significativo é a falta de dados sobre o local onde os marítimos trabalham e viajam. Esses dados são essenciais para ponderar a dimensão de qualquer mudança de tripulação e dos problemas de viagem dos marítimos e, em seguida, avaliá-los e abordá-los. Por conseguinte, a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) envidará esforços para recolher e analisar tais informações. Esta base de dados pode então contribuir para as iniciativas da Comissão e dos Estados-Membros destinadas a preparar medidas de contingência para futuras crises.

5) Assegurar a conectividade mínima dos transportes e a proteção dos passageiros

Quando os serviços de transporte estão sob pressão, é importante manter transportes públicos coletivos adequados dentro das cidades e regiões e entre elas. Isso poderá ser particularmente difícil para as zonas fronteiriças, onde a prestação de serviços essenciais pode depender dos trabalhadores transfronteiriços. Os Estados-Membros devem, por conseguinte, ponderar a adjudicação urgente de contratos de serviço público para serviços de transporte coletivo ou a alteração dos contratos vigentes para as necessidades de viagem do público. As regras da UE em matéria de transportes públicos para os transportes ferroviários, rodoviários e marítimos já preveem um procedimento de urgência em determinadas condições. No âmbito da revisão do Regulamento Serviços Aéreos, a Comissão estudará opções para facilitar a adjudicação urgente de contratos de serviço público pelos Estados-Membros, a fim de assegurar a conectividade fundamental em situações de crise.

A Comissão insta igualmente as coletividades regionais e locais a intensificarem o seu grau de preparação. Na sequência das orientações sobre o planeamento de uma mobilidade urbana mais resiliente e robusta⁷¹, a Comissão salientou a necessidade de se preparar para quaisquer imprevistos e a importância da mobilidade urbana na resiliência global das zonas urbanas. Tal refletir-se-á em ações de acompanhamento, como uma recomendação da Comissão sobre planos de mobilidade urbana sustentável, prevista para 2022, e debates específicos com peritos dos Estados-Membros e das cidades sobre medidas adicionais para tornar a mobilidade urbana mais resiliente.

Outra forma de assegurar uma conectividade mínima em situações de crise consiste em reforçar a resiliência das infraestruturas de transportes e dos operadores aos choques. Na proposta da Comissão de um novo regulamento relativo à RTE-T, os Estados-Membros terão de melhorar a segurança e a resiliência da rede RTE-T às alterações climáticas, às catástrofes ambientais e de origem humana e a outros acontecimentos excecionais que afetem o sistema de transportes da UE.

A Comissão está a estudar iniciativas legislativas para proteger os passageiros contra o risco de crises de liquidez ou de insolvência dos transportadores — uma situação frequentemente associada a uma crise. A Comissão clarificará e protegerá igualmente os direitos dos passageiros quando uma crise os colocar sob pressão, bem como a forma de os proteger dos riscos que não estejam abrangidos pelas atuais regras da UE em matéria de direitos dos passageiros.

6) Partilha de informações sobre transportes

A partilha de informações entre os principais intervenientes é fundamental. A Comissão, as autoridades dos Estados-Membros (incluindo as autoridades a nível infranacional), as agências da UE, outras instituições da UE (incluindo o Parlamento e o Conselho), as empresas de transportes, os passageiros, os trabalhadores do setor dos transportes, as empresas e as organizações e associações de transportes devem partilhar e ter acesso a informações atualizadas para que possam ser parceiros na

71 COM(2021) 811 final.

resolução de problemas. O debate e a cooperação regulares a nível internacional (por exemplo, a Organização da Aviação Civil Internacional, a Organização Marítima Internacional e a Organização Mundial da Saúde) são igualmente importantes para uma resposta eficaz a situações de crise. Para haver uma preparação para todas as situações de crise possíveis (por exemplo, de apagões na Internet à perda das comunicações por satélite), terão de ser estabelecidos protocolos sobre o canal de comunicação/divulgação mais adequado e questões conexas no âmbito dos trabalhos sobre o cenário de crise. Se os principais sistemas de comunicação forem atacados, devem ser criados sistemas alternativos e de salvaguarda com as autoridades dos Estados-Membros, a fim de assegurar a comunicação eficaz entre as partes interessadas. Serão consideradas formas alternativas de comunicação e recolha de informações para dar acesso a informações em tempo real em caso de avaria nos canais habituais.

A aplicação Galileo Green Lane

A Agência da UE para o Programa Espacial desenvolveu a aplicação móvel «Galileo Green Lane», que dá uma visão em tempo real das fronteiras da UE e monitoriza-as, a fim de indicar os tempos de espera. Tem ajudado os camionistas e as empresas de transporte a planear as viagens e a resolver as dificuldades causadas pelas restrições de viagem. Além disso, tem ajudado as autoridades nacionais a gerir de forma mais eficiente o trânsito de mercadorias. A Comissão e a Agência da UE para o Programa Espacial garantiram recursos para melhorar a aplicação «Galileo Green Lane». O desenvolvimento desta aplicação melhorada está em curso e deverá incluir as características e a cobertura geográfica identificadas na Comunicação atualizada sobre os Corredores Verdes.

7) Reforçar a coordenação da política dos transportes

A Rede de Pontos de Contacto Nacionais para os Transportes continuará a ser o ponto focal para os debates sobre a crise dos transportes. Será assim evitada a tomada de decisões paralelas, permitindo reagir rapidamente e abordar as especificidades dos transportes num fórum com conhecimentos técnicos do setor. Na sequência da experiência positiva com a Rede e em consonância com os pontos de vista das partes interessadas sobre a necessidade de coordenar melhor as medidas nacionais e reduzir o tempo de reação, a Comissão propõe reforçar o seu papel, tornando-a uma rede mais permanente e com um leque mais vasto de tarefas, pronta a reagir rapidamente a qualquer momento. **A Rede deve continuar a trabalhar de forma flexível e informal para responder rapidamente a uma crise que cause perturbações graves e duradouras no sistema de transportes da UE.** Deve servir de fórum para debater e aplicar medidas de contingência e para a sua desativação. A Comissão presidirá à Rede, que reunirá representantes dos ministérios e agências dos transportes dos Estados-Membros e das agências de transportes da UE. Outras partes, como sejam outras agências e organismos da UE, representantes de outros ministérios dos Estados-Membros e partes interessadas no setor dos transportes, poderão ser convidadas a participar nos debates caso a caso.

A Comissão assegurará o fluxo de informações entre a Rede, o IPCR, outros grupos do Conselho e fóruns da UE e internacionais. A Rede apresentará igualmente relatórios sobre os resultados dos testes de preparação para situações de crise organizados pelas agências da UE e pelos parceiros internacionais. Poderá também propor e coordenar ações de formação específicas para testar protocolos e melhorar a preparação para situações de crise. A Rede participará em testes de preparação, se for caso disso. A Comissão continuará também a monitorizar regularmente os tempos de espera nos pontos de passagem das fronteiras com corredores verdes e a informar a Rede sobre os mesmos. Isso permitirá reagir rapidamente a quaisquer questões que possam surgir.

8) **Reforço da cibersegurança**

A Comissão intensificará a cooperação em matéria de cibersegurança com a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA), a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA), a Agência Ferroviária da União Europeia (ERA), a Agência Europeia para a Gestão Operacional de Sistemas Informáticos de Grande Escala no Espaço de Liberdade, Segurança e Justiça e a ENISA. A atual legislação da UE no domínio da aviação e do transporte marítimo obriga as autoridades e as partes interessadas a realizar avaliações dos riscos que identifiquem dados e sistemas críticos e a adotar medidas adequadas para fazer face a quaisquer riscos residuais. Estas medidas devem continuar a ser desenvolvidas para melhorar a sensibilização para o ciberespaço, a ciber-resiliência, a formação e a partilha de informações. Em conformidade com a Ação 3, as futuras revisões da legislação da UE em matéria de transportes devem ter em conta os riscos de ciberataques e abordá-los sempre que necessário.

A Comissão propôs um quadro legislativo abrangente para proteger as infraestruturas críticas, abarcando também a resiliência do setor dos transportes. A proposta de revisão da diretiva relativa à resiliência das entidades críticas⁷² exige que as entidades críticas identificadas pelos Estados-Membros como prestadoras de serviços essenciais no mercado interno realizem avaliações de riscos e tomem medidas de reforço da resiliência para se tornarem mais resilientes contra todos os riscos naturais e de origem humana pertinentes não cibernéticos. Uma vez adotado o texto final, a Comissão trabalhará no sentido de assegurar a sua aplicação atempada e de prestar apoio aos Estados-Membros e às entidades críticas, incluindo uma panorâmica dos riscos a nível da União, a partilha de boas práticas, os testes e a facilitação da cooperação com os Estados-Membros. Na sua proposta paralela de revisão da Diretiva Segurança das Redes e da Informação, a Comissão⁷³ propõe reforçar a resiliência e a preparação, exigindo que as organizações, inclusivamente as do setor dos transportes, apliquem medidas de continuidade das atividades e de gestão de crises.

A Comissão e as agências da UE continuarão a apoiar o desenvolvimento de protocolos de cibersegurança para assegurar a continuidade das atividades em caso de incidente. A ENISA emitiu orientações sobre a gestão dos riscos de cibersegurança no setor ferroviário⁷⁴ e nos portos⁷⁵. A AESA está a elaborar legislação para garantir a segurança na aviação civil. A EMSA está a trabalhar com os Estados-Membros e o setor marítimo para identificar potenciais lacunas de cibersegurança e medidas para as colmatar. Esta atividade servirá de base para futuros trabalhos com a Comissão, tais como medidas de cibersegurança para os navios.

A Comissão trabalhará igualmente com os parceiros internacionais. A OCDE adotou, em 2021, orientações para facilitar as viagens internacionais, inspiradas no Certificado Digital COVID da UE e noutras orientações da UE⁷⁶. A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) adotou normas relativas a medidas de cibersegurança preventivas, que foram transpostas para a legislação da UE no domínio da segurança da aviação, em 2019⁷⁷. Além disso, a Resolução A40-12/1 da OACI instou os

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 Regulamento de Execução (UE) 2019/1583 da Comissão, de 25 de setembro de 2019, que altera o Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre

países e o setor, entre outros, a identificarem as ameaças e os riscos de cibersegurança para as operações e os sistemas críticos da aviação civil, bem como as suas consequências. A Comissão e os Estados-Membros também trabalham ativamente em várias atividades em curso da OACI na área da cibersegurança, incluindo a aplicação do plano de ação da OACI para a cibersegurança⁷⁸. A Comissão continuará a trabalhar em estreita colaboração com o EUROCONTROL para promover uma abordagem harmonizada da cibersegurança e da ciber-resiliência, sensibilizando e trabalhando com as partes interessadas para desenvolver defesas contra ciberameaças. Do mesmo modo, a Comissão continuará a apoiar a cibersegurança marítima internacional na Organização Marítima Internacional (OMI). Em particular, a OMI recomenda que as companhias de navegação abordem adequadamente os riscos cibernéticos nos seus sistemas de gestão da segurança e que as associações do setor elaborem orientações nesse sentido.

9) Testar o plano de emergência para os transportes

A Comissão, juntamente com as agências competentes ou outros intervenientes, e com base nos processos existentes, propõe a realização de testes de contingência para avaliar a preparação para situações de crise em conformidade com o presente plano.

Estes testes devem ser integrados no sistema geral de gestão de crises da Comissão e, na medida do possível, fazer parte dos exercícios da UE existentes, a fim de maximizar os contributos e os resultados. Um exemplo disso é o Exercício Paralelo e Coordenado de 2022, que incluirá uma componente de transporte. Esses testes poderão basear-se em possíveis cenários que afetem o sistema de transportes da UE, como uma pandemia, uma catástrofe natural, um ataque terrorista, uma escassez de energia, um ciberataque em grande escala (incluindo *ransomware*) ou uma grave falha de telecomunicações). Em função do contexto, deverão ser envidados esforços para envolver os intervenientes relevantes que possam contribuir significativamente para os ensaios, na medida do possível, como a ENISA, a EMSA, a AESA, o gestor da rede do EUROCONTROL e a ERA. A Célula de Coordenação de Crises da Aviação Europeia, gerida pelo gestor da rede do EUROCONTROL, pode ser fundamental para enfrentar os desafios no setor da aviação, como a saúde, as fronteiras e as restrições de viagem.

Os ensinamentos retirados destes testes de contingência deverão ajudar o setor dos transportes e as autoridades, consoante o caso, quando elaborarem os seus próprios planos de continuidade das atividades. Devem considerar a criação de sistemas de salvaguarda e de soluções redundantes (por exemplo, rotas alternativas, aprovisionamento diversificado, combustíveis alternativos, bases de dados de salvaguarda, conectividade ininterrupta e outros sistemas e infraestruturas tecnológicos) para fazer face a diferentes crises. Os Estados-Membros devem também continuar a reforçar a resiliência e a disponibilidade de infraestruturas de transporte no seu território (incluindo portos e aeroportos) e assegurar a disponibilidade de serviços auxiliares (como o acesso a estações de abastecimento, um nível adequado de serviços de saneamento, restauração e alojamento). Os resultados dos testes de contingência devem também ser utilizados para a formação (em cooperação com as partes interessadas no setor dos transportes e os Estados-Membros) e para a sensibilização. A Rede de Pontos de Contacto Nacionais para os

a segurança da aviação, no que respeita às medidas de cibersegurança, C/2019/6825 (JO L 246 de 26.9.2019, p. 15).

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

Transportes debaterá ensinamentos retirados desses testes e proporá formação específica para a preparação, se for caso disso.

10) Cooperação com parceiros internacionais

Qualquer crise que afete o sistema de transportes da UE pode ter uma dimensão global. As reações de uma consulta pública⁷⁹ mostram a necessidade de reforçar os mecanismos de coordenação internacional, uma vez que a pandemia de COVID-19 revelou insuficiências na capacidade de harmonizar a resposta a nível mundial. Por isso, o reforço da preparação para as crises deve ser debatido regularmente com os principais parceiros internacionais da UE, em especial com os que têm laços de conectividade mais estreitos e os que têm experiência específica em situações de crise, em conformidade com a estratégia Global Gateway. A pandemia de COVID-19 e a invasão da Ucrânia pela Rússia sublinharam a importância da cooperação com os Balcãs Ocidentais — através da Comunidade dos Transportes — para que os corredores verdes funcionem eficazmente para lá da UE, **bem como para o alargamento da rede RTE-T.** Do mesmo modo, as recentes crises mostraram também a importância de prestar especial atenção à Ásia Central, bem como às regiões remotas e aos territórios ultramarinos, dadas as suas necessidades específicas de transporte. A Comissão e o SEAE continuarão a promover a preparação para situações de crise em todos os fóruns e organizações internacionais pertinentes, como a OACI e a OMI. Além disso, a alteração prevista ao Código das Fronteiras Schengen, a fim de simplificar o procedimento de adoção de restrições de viagens não essenciais, salienta igualmente a necessidade de uma boa cooperação com os países terceiros. As ameaças híbridas já estão no centro da cooperação da UE e da NATO, com base nas declarações conjuntas de Varsóvia e de Bruxelas de 2016 e 2018⁸⁰.

4 CONCLUSÕES

A agressão da Rússia contra a Ucrânia está a afetar profundamente o sistema de transportes da UE. O aumento dos preços do petróleo e do gás, a rutura das cadeias de abastecimento, o encerramento de céus e mercados e a potencial escassez de trabalhadores do setor dos transportes agravam os desafios atuais da pandemia de COVID-19. No entanto, o conflito mostra que a UE aprendeu muito com a crise da COVID-19, tendo em conta a rapidez com que já reagiu à guerra. O conflito pôs igualmente em evidência a necessidade de reduzir a dependência da UE em relação aos combustíveis fósseis importados.

O panorama dos riscos está a mudar e necessita do conjunto abrangente de instrumentos delineados na presente comunicação. O nível de preparação pode e deve ser reforçado. Embora as iniciativas de prevenção e preparação nos permitam adaptarmo-nos às alterações climáticas e atenuar a evolução dos riscos, elas têm de ser continuamente adaptadas e revistas. É necessário continuar a melhorar e reforçar os sistemas de alerta precoce para informações úteis, a fim de permitir uma tomada de decisão informada e assegurar uma maior tradução da informação/sensibilização precoces numa ação rápida. Não existe uma solução pronta a usar para reagir a uma crise imprevisível no futuro. A melhor solução é melhorar o conhecimento das vulnerabilidades e dos riscos e atenuá-los, o que irá criar e manter a capacidade de resposta da UE de forma rápida, coordenada e cooperativa, com uma combinação de medidas a nível da UE, nacional e local.

79 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Plano-de-emergencia-para-o-transporte_pt

80 Sexto relatório intercalar relativo à aplicação do conjunto comum de propostas aprovado pelos Conselhos da UE e da OTAN em 6 de dezembro de 2016 e 5 de dezembro de 2017, de 3 de junho de 2021.

É essencial que os Estados-Membros apliquem os princípios de contingência e utilizem plenamente o conjunto de instrumentos de contingência da Comissão, associando os diferentes instrumentos aos problemas específicos a resolver. A Comissão orientará ativamente esse processo, a fim de reforçar a preparação para responder a uma crise em cooperação com as agências da UE, coordenando a Rede de Pontos de Contacto Nacionais para os Transportes e mantendo debates regulares com os parceiros internacionais e as partes interessadas.

A Comissão apoiará os Estados-Membros a melhorar a sua preparação para situações de crise. Os Estados-Membros devem intensificar a cooperação e o debate com as partes interessadas, a fim de reforçar o seu grau de preparação e resposta a uma crise que afete o setor dos transportes, com base na experiência adquirida com as crises da COVID-19 e da Ucrânia e em diferentes testes de contingência. A Comissão apoiará igualmente este processo, através da organização regular de testes de simulação de crises com as agências da UE, e partilhará os ensinamentos daí retirados.

A Comissão insta o Parlamento e o Conselho a empenharem-se plenamente no trabalho legislativo, a fim de modernizar e reforçar a resiliência do setor dos transportes da UE. A finalização dos trabalhos sobre as propostas pendentes relativas à RTE-T, aos sistemas de transporte inteligentes, ao Céu Único Europeu, à iniciativa RefueLEU Aviação, à iniciativa FueLEU Transportes Marítimos e ao Regulamento Infraestrutura para Combustíveis Alternativos será essencial para reforçar a resiliência a longo prazo nos transportes da UE. As coletividades regionais e locais da UE também devem colaborar com a Comissão para melhorar a mobilidade urbana, em consonância com o novo quadro para a mobilidade urbana.