



Rada  
Európskej únie

V Bruseli 25. mája 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

#### **SPRIEVODNÁ POZNÁMKA**

---

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	23. mája 2022
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2022) 211 final
Predmet:	OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV Pohotovostný plán pre dopravu

---

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2022) 211 final.

Príloha: COM(2022) 211 final



V Bruseli 23. 5. 2022  
COM(2022) 211 final

**OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU  
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV**

**Pohotovostný plán pre dopravu**

# OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV

## Pohotovostný plán pre dopravu

### 1. ÚVOD

V posledných dvoch rokoch bolo odvetvie dopravy v EÚ výrazne zasiahnuté dvoma veľkými krízami – pandémiou ochorenia COVID-19 a ruskou vojenskou agresiou proti Ukrajine. Pandémia ochorenia COVID-19 vážne zasiahla spoločnosť vrátane odvetvia dopravy<sup>1</sup>. Na zamedzenie šírenia ochorenia sa prijalo množstvo opatrení obmedzujúcich medzinárodné a vnútroštátne cestovanie, ako napríklad obmedzenie fyzického kontaktu, zákazy vychádzania, uzávery verejnej dopravy, sledovanie kontaktov a karanténa a uzatváranie hraníc. Odvetvie dopravy ďalej ovplyvnila nedostatočná koordinácia vnútroštátnych opatrení, keďže brzdila cezhraničné dopravné operácie<sup>2</sup>, čo často zosilnilo účinky počiatočného šoku pre ľudí a hospodárstvo<sup>3</sup>.

Vplyv ruskej vojenskej agresie proti Ukrajine sa naplno ešte len prejaví. Od začiatku invázie poskytujú orgány členských štátov a dopravné spoločnosti EÚ – najmä v krajinách hraničiacich s Ukrajinou – humanitárnu pomoc v bezprecedentnom rozsahu. Vojna a sankcie priniesli takisto mnoho výziev pre dopravu EÚ: vodiči kamiónov uviaznutí v konfliktnnej zóne, uzavretie ruského vzdušného priestoru, zničenie ukrajinskej dopravnej infraštruktúry, prerušenie dodávateľských reťazcov a tlak na rast cien ropy.

Tieto dve udalosti nie sú prvými veľkými narušeniami dopravného systému EÚ. Výbuch islandskej sopky Eyjafjallajökull 14. marca 2010 a zrútenie tunela Rastatt 12. augusta 2017 mali takisto systémový vplyv na odvetvie dopravy, a to pre cestujúcich aj pre náklad.

V pohotovostnom pláne pre dopravu uvedenom v tomto oznámení sa navrhuje súbor nástrojov na riešenie akéhokoľvek druhu dopravnej krízy<sup>4</sup>. Je reakciou na výzvu Rady<sup>5</sup> adresovanú Komisii, aby vypracovala pohotovostný plán pre európsku nákladnú dopravu pre prípad pandémie a iných závažných kríz. V stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu<sup>6</sup> sa navyše stanovilo, že Komisia pripraví krízový pohotovostný plán s cieľom zabezpečiť kontinuitu činností a koordináciu reakcie v odvetví dopravy. Plán je navrhnutý na základe získaných skúseností a iniciatív prijatých počas pandémie ochorenia COVID-19, ako je oznámenie o zelených jazdných pruhoch<sup>7</sup>, usmernenie o námorníkoch<sup>8</sup> a právny predpis „Omnibus“ týkajúci sa ochorenia COVID-19, ktorým sa zavádzajú dočasné dopravné

---

<sup>1</sup> V roku 2020 predstavovala európska letecká doprava 45 % úrovne z roku 2019, pričom počet cestujúcich sa následne znížil o viac ako 70 % (EUROCONTROL). V niektorých mesiacoch roku 2020 sa počet cestujúcich, ktorí sa nalodili a vylodili v prístavoch EÚ, v porovnaní s rokom 2019 znížil takmer o polovicu (o 45 %). Cestujúcich v železničnej doprave bolo takisto o 42 % menej (Eurostat). Celkový obrat v odvetví dopravných služieb sa medzi rokmi 2019 a 2020 znížil o 13 %.

<sup>2</sup> Databáza opatrení je dostupná na adrese: <https://covid-statistics.jrc.ec.europa.eu/RMeasures>.

<sup>3</sup> Vplyv COVID-19 na vnútorný trh, IPOL\_STU(2021)658219\_EN.

<sup>4</sup> Príkladmi možných kríz sú prírodné katastrofy, pandémie, teroristické útoky, kybernetické útoky, ransomvér, vojnové konflikty, zrútenie mostov alebo tunelov alebo iné zlyhania infraštruktúry a výpadky elektriny.

<sup>5</sup> Závery Rady, ST 12391/20.

<sup>6</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>7</sup> C(2020) 1897.

<sup>8</sup> C(2020) 3100.

opatrenia<sup>9</sup>. Je jedným z výstupov v rámci „Hlavnej iniciatívy 8 – Posilnenie jednotného trhu“ (opatrenie 58) stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu. Dopĺňa opatrenie 56 na posúdenie vplyvu pandémie ochorenia COVID-19 na dopravnú prepojenosť a hospodársku súťaž na jednotnom trhu. Zameriava sa na odvetvie dopravy – Komisia sa bude venovať širším otázkam voľného pohybu tovaru, služieb a osôb v rámci jednotného trhu EÚ a dostupnosti výrobkov a služieb v pripravovanom nástroji núdzovej pomoci pre jednotný trh<sup>10</sup>.

**Mnohé z nástrojov a zásad navrhnutých v tomto pláne sa už ukázali ako užitočné pri riešení problémov spôsobených ruskou vojenskou agresiou proti Ukrajine.** Zatiaľ čo niektoré z predbežných záverov sú uvedené ďalej, je potrebné neustále prehodnocovať vznikajúce výzvy. Nasledujúci oddiel je preto zameraný predovšetkým na reakciu EÚ na pandémiu ochorenia COVID-19. Po ňom nasleduje oddiel zameraný na budúcnosť o pripravenosti na krízy, v ktorom sa identifikujú zásady pri riešení nepredvídaných udalostí v doprave a ponúka sa súbor opatrení.

## **2. PODPORA ODVETVIA DOPRAVY V ČASE KRÍZY**

**EÚ konala rýchlo, aby riešila problémy spôsobené ochorením COVID-19 a obnovila dopravnú prepojenosť.** Reakcia bola zameraná na zabezpečenie plynulého toku tovaru a poskytovania dopravných služieb bez meškania. Pandémia ochorenia COVID-19 však takisto ukázala, ako môže rozdelenie zodpovednosti medzi EÚ a členské štáty v dôležitých otázkach, ako je zdravie a kontrola hraníc, spôsobiť problémy pri poskytovaní rýchlej a koordinovanej politickej reakcie.

### **2.1. Koordinácia, monitorovanie a poskytovanie informácií**

**Sieť národných dopravných kontaktných miest zlepšila koordinácia v odvetví dopravy.** Bola zriadená na základe oznámenia o zelených jazdných pruhoch s cieľom riešiť špecifické dopravné problémy a koordinuje ju Komisia. Sieť má zásadný vplyv na zvládanie krízy a dopĺňa integrované dojednania EÚ o politickej reakcii na krízu (IPCR), ktoré boli aktivované na úplnom začiatku krízy v januári 2020.

**Problematické však bolo poskytovanie informácií v reálnom čase.** Aktuálne informácie sú nevyhnutné z dôvodu neustále sa meniacej pandemickej situácie, meniacich sa požiadaviek a pravidiel. Webové sídlo<sup>11</sup> a mobilná aplikácia Re-open EU poskytujú informácie ľuďom a podnikom v celej EÚ. Portál Komisie Vaša Európa<sup>12</sup> bol dôležitým informačným kanálom a v júli 2021 ho navštívilo 9,9 milióna návštevníkov. Tieto nástroje zohrali dôležitú úlohu pri obnovení bezpečného cestovania a cestovného ruchu. Zároveň v dôsledku často sa meniacich pravidiel a nedokonalého toku informácií medzi vnútroštátnymi orgánmi a Komisiou sú informácie o určitých pravidlách niekedy zastarané<sup>13</sup>. Webové sídlo pomohlo cestujúcim, no neobsahuje pravidlá pre pracovníkov v doprave.

<sup>9</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/698 z 25. mája 2020, ktorým sa stanovujú osobitné a dočasné opatrenia vzhľadom na výskyt ochorenia COVID-19 týkajúce sa obnovenia alebo predĺženia platnosti niektorých osvedčení, licencií, preukazov a povolení a odloženia niektorých pravidelných kontrol a pravidelného výcviku v určitých oblastiach právnych predpisov v oblasti dopravy (Ú. v. EÚ L 165, 27.5.2020, s. 10 – 24).

<sup>10</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13181-Single-market-new-EU-instrument-to-guarantee-functioning-of-single-market-during-emergencies\\_sk](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13181-Single-market-new-EU-instrument-to-guarantee-functioning-of-single-market-during-emergencies_sk).

<sup>11</sup> Re-open EU poskytuje informácie o ochorení COVID-19 v súvislosti s opatreniami v oblasti cestovania a ochrany zdravia v krajinách EÚ a schengenského priestoru (Island, Lichtenštajnsko, Nórsko a Švajčiarsko). Informácie sú pravidelne aktualizované a dostupné v 24 jazykoch.

<sup>12</sup> [https://europa.eu/youreurope/index\\_sk.htm](https://europa.eu/youreurope/index_sk.htm).

<sup>13</sup> Hodnotenie webového sídla Re-Open.eu Európskym dvorom audítorov, osobitná správa 15/2021: Práva cestujúcich v leteckej doprave počas pandémie COVID-19: kľúčové práva nechránené napriek úsiliu Komisie.

## **Ruská agresia proti Ukrajine: koordinácia, monitorovanie a poskytovanie informácií**

Sieť národných dopravných kontaktných miest sa obnovila v prvých dňoch po ruskej vojenskej agresii proti Ukrajine. Využíva sa ako fórum pre členské štáty, Komisiu, iné orgány EÚ a niekedy dokonca aj pre zástupcov Ukrajiny. V rámci siete sa prediskutovali a koordinovali opatrenia na vytvorenie nových dopravných trás a dodávateľských reťazcov a zachovanie existujúcich trás na Ukrajinu a z nej.

### **2.2. Odblokovanie nákladnej dopravy**

**Systémom zelených jazdných pruhov<sup>14</sup> sa zabezpečila plynulá premávka v EÚ a pracovníkom v doprave sa umožnilo prekračovať hranice nediskriminačným spôsobom.** Komisia vyzvala členské štáty, aby určili vnútorné hraničné priechody siete TEN-T ako hraničné priechody so „zeleným jazdným pruhom“, kde platia určité pravidlá. Prechod cez tieto zelené jazdné pruhy by mal na vnútorných pozemných hraniciach trvať menej ako 15 minút a tieto priechody by mali byť otvorené pre všetky nákladné vozidlá prepravujúce akýkoľvek druh tovaru.

Zelené jazdné pruhy mali okamžitý účinok pri zabezpečovaní neprerušovaných dopravných služieb a obmedzení narušenia dodávateľských reťazcov, čo všeobecne uznali zainteresované strany<sup>15</sup>. Tým sa znížil hospodársky vplyv obmedzení v súvislosti s ochorením COVID-19 na dopravné spoločnosti a podporilo sa oživenie hospodárstva EÚ. Zelené jazdné pruhy takisto zaistili ochranu zdravia a bezpečnosti pracovníkov v doprave vďaka pravidlám o sanitácii a odpočívadlách. Opatrenie malo úspech: denné monitorovanie – vyvinuté Agentúrou EÚ pre vesmírny program – ukázalo, že priemerné čakacie časy na hraničných priechodoch v rámci Schengenu zostali pod hranicou 15 minút<sup>16</sup>.



Tabuľka 1: Priemerný čas potrebný na prekročenie hranice v minútach (všetky hraničné priechody EÚ) a jeho lineárny trend od júna 2020 do mája 2022 – týždenne.

**Okrem toho EÚ prijala konkrétne opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby sa právne predpisy mohli meniť alebo vykladať spôsobom, ktorý počas krízy zachová dopravnú prepojenosť.** Niektoré

<sup>14</sup> C(2020) 189, COM(2020) 685 final.

<sup>15</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Contingency-plan-for-transport\\_sk](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Contingency-plan-for-transport_sk).

<sup>16</sup> Denný priemerný čas potrebný na prekročenie hranice bol 15,5 minúty na všetkých hraničných priechodoch EÚ v sieti TEN-T v období od 3. júna 2020 (keď sa začalo monitorovanie) do 30. septembra 2021 so štandardnou odchýlkou 2,8 minúty. Rovnaké údaje predstavovali v roku 2021 15,1 a 2 minúty.

dopravné spoločnosti neboli schopné dokončiť potrebné postupy na dosiahnutie súladu s pravidlami EÚ o obnovení alebo predĺžení platnosti osvedčení (napr. bezpečnostných osvedčení), licencií, preukazov (napr. vodičských preukazov) alebo povolení. V dôsledku opatrení na obmedzenie pohybu nemohli členské štáty zabezpečiť, aby sa príslušné skúšky, výcvik alebo kontroly požadované podľa pravidiel EÚ v oblasti dopravy vykonali v príslušných termínoch. Prijatím nariadenia (EÚ) 2020/698<sup>17</sup> (Omnibus I) a nariadenia (EÚ) 2021/267<sup>18</sup> (Omnibus II) EÚ predĺžila lehoty stanovené v príslušných právnych predpisoch EÚ v oblasti dopravy na výcvik, kontroly a vydávanie osvedčení, licencií, preukazov a povolení. Zainteresované strany veľmi uvítali<sup>19</sup> tieto opatrenia, v ktorých sa dôkladne zohľadnila bezpečnosť dopravy a ktoré zabezpečili, aby dopravné spoločnosti a dotknutí jednotlivci mohli pokračovať vo svojich činnostiach.

### 2.3. Koordinácia opatrení v oblasti cestovania pre cestujúcich a pracovníkov v doprave

**Komisia od začiatku pandémie presadzuje koordinovaný prístup k obmedzeniam voľného pohybu v EÚ, ktoré si pandémia vyžiadala.** S cieľom zabrániť narušeniu dopravy sa v odporúčaní Rady 2020/1475<sup>20</sup> a jeho následných revíziách potvrdilo, že od pracovníkov v doprave sa v zásade nevyžaduje testovanie ani karanténa a ak je test potrebný, možno použiť rýchle antigénové testy. Po ňom nasledovalo odporúčanie Rady 2022/107<sup>21</sup>, v ktorom sa stanovilo, že od pracovníkov v doprave by sa nemal vyžadovať digitálny COVID preukaz EÚ.

Komisia v reakcii na krízu na Ukrajine vo svojom oznámení o operačných usmerneniach týkajúcich sa riadenia vonkajších hraníc s cieľom uľahčiť prekračovanie hraníc medzi EÚ a Ukrajinou<sup>22</sup> potvrdila, že pracovníci v doprave sú kľúčoví pre dodávateľské reťazce. Komisia takisto navrhla zjednodušenie postupov pri prekračovaní hraníc pre pracovníkov v doprave pracujúcich na Ukrajine.

#### ***Digitálny COVID preukaz EÚ a európsky digitálny formulár na vyhľadanie cestujúceho***

Bezpečný a interoperabilný digitálny COVID preukaz EÚ<sup>23</sup> a ďalšie zdravotné protokoly, ktoré vypracovala Komisia a Európske centrum pre prevenciu a kontrolu chorôb s príslušnými dopravnými agentúrami, boli nápomocné pri obnovení bezpečného cestovania po EÚ, ak to bolo možné. Digitálny COVID preukaz EÚ, ako aj snahy o zavedenie koordinovaného prístupu k cestovaniu na úrovni EÚ vo všeobecnosti uvítali združenia v oblasti cestovania a cestovného ruchu ako dôležitý nástroj, ktorý občanom umožňuje cestovať poskytovaním potrebnej predvídateľnosti a v cestovaní ich povzbudzuje. S cieľom zabezpečiť, aby občania neprišli o tento účinný spôsob preukazovania statusu súvisiaceho

<sup>17</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/698 z 25. mája 2020, ktorým sa stanovujú osobitné a dočasné opatrenia vzhľadom na výskyt ochorenia COVID-19 týkajúce sa obnovenia alebo predĺženia platnosti niektorých osvedčení, licencií, preukazov a povolení a odloženia niektorých pravidelných kontrol a pravidelného výcviku v určitých oblastiach právnych predpisov v oblasti dopravy (Ú. v. EÚ L 165, 27.5.2020, s. 10).

<sup>18</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/267 zo 16. februára 2021, ktorým sa stanovujú osobitné a dočasné opatrenia vzhľadom na pretrvávanie krízy spôsobenej ochorením COVID-19 týkajúce sa obnovenia alebo predĺženia platnosti niektorých osvedčení, licencií, preukazov a povolení, odloženia niektorých pravidelných kontrol a pravidelného výcviku v určitých oblastiach právnych predpisov v oblasti dopravy a predĺženia niektorých období uvedených v nariadení (EÚ) 2020/698 (Ú. v. EÚ L 60, 22.2.2021, s. 1).

<sup>19</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Contingency-plan-for-transport\\_sk](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Contingency-plan-for-transport_sk).

<sup>20</sup> Odporúčanie Rady z 13. októbra 2020 o koordinovanom prístupe k obmedzeniu voľného pohybu v reakcii na pandémiu COVID-19 (Ú. v. EÚ L 337, 14.10.2020, s. 3).

<sup>21</sup> Odporúčanie Rady (EÚ) 2022/107 z 25. januára 2022 o koordinovanom prístupe na uľahčenie bezpečného voľného pohybu počas pandémie COVID-19, ktorým sa nahrádza odporúčanie (EÚ) 2020/1475 (dostupné na adrese: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:32022H0107>).

<sup>22</sup> C(2022) 1404 final.

<sup>23</sup> Európsky parlament a Rada prijali nariadenie (EÚ) 2021/953 o rámci pre vydávanie, overovanie a uznávanie interoperabilných potvrdení o očkovaní proti ochoreniu COVID-19, o vykonaní testu a prekonaní tohto ochorenia (digitálny COVID preukaz EÚ) s cieľom uľahčiť voľný pohyb počas pandémie ochorenia COVID-19.

s ochorením COVID-19, ktorý chráni súkromie, ak by po 30. júni 2022 naďalej existovali určité obmedzenia voľného pohybu na základe verejného zdravia, Komisia navrhla predĺžiť právny základ digitálneho COVID preukazu EÚ do 30. júna 2023.

Niekoľko členských štátov však zaviedlo formuláre na vyhľadávanie cestujúcich a iné vyhlásenia (napr. vyhlásenia o zdravotnom stave, vyhlásenia o vstupe na územie) nekoordinovaným spôsobom. Majú rozličné formáty a niektoré existujú len v papierovej podobe. Cestujúcim to spôsobilo zbytočné nepríjemnosti a zmätok, ktorým by sa dalo predísť správnu koordináciou.

**Spoločné úsilie EÚ a členských štátov počas pandémie ochorenia COVID-19 umožnilo 650 000 občanom EÚ vrátiť sa bezpečne domov.** Viac ako 100 000 ľudí, z nich 90 060 boli občania EÚ, bolo repatriovaných prostredníctvom mechanizmu Únie v oblasti civilnej ochrany. Pandémia ochorenia COVID-19 výrazne zasiahla aj pracovníkov v doprave. Títo pracovníci sú v prvej línii krízy a zasiahli ich obmedzenia pri pohybe po EÚ vrátane dlhšieho čakania na hraniciach a obmedzených možností ubytovania a odpočívadiel. Obzvlášť zasiahnutí boli námorníci, ktorí sa niekoľko mesiacov nemohli vrátiť domov pre obmedzenia a obmedzenú dopravnú prepojenosť. Komisia poskytla členským štátom usmernenia o cestovaní v rámci EÚ<sup>24</sup>, pričom zdôraznila potrebu zabezpečiť tranzitné koridory bezpečného prejazdu. Komisia podporila aj námorníkov odporúčaním určitých opatrení týkajúcich sa zdravia, repatriácie a cestovania<sup>25</sup>. Vyzvala členské štáty, aby vytvorili sieť bezpečných prístavov, v ktorých by sa posádky mohli meniť bez obmedzení. Komisia zmiernila aj vízovú povinnosť a zaviedla výnimky z karantény, a to aj pre námorníkov z krajín mimo EÚ.

### **COVID-19 a práva cestujúcich**

Komisia poskytla včasné usmernenie o uplatňovaní právnych predpisov EÚ o právach cestujúcich v súvislosti s ochorením COVID-19<sup>26</sup>. Vydala odporúčanie týkajúce sa poukazov ponúkaných pasažierom a cestujúcim ako alternatívnu náhradu za zrušené cestovné a dopravné služby. Takisto zdôraznila, ako by členské štáty mohli podporiť finančnú likviditu dopravných spoločností<sup>27</sup>. Komisia v decembri 2020 upozornila sieť spolupráce v oblasti ochrany spotrebiteľa na pravidlá zrušenia letov a vrátenia peňazí niekoľkých leteckých spoločností. To viedlo k diskusiám medzi Komisiou, vnútroštátnymi orgánmi na ochranu spotrebiteľa a 16 veľkými leteckými spoločnosťami. V dôsledku toho sa tieto letecké spoločnosti zaviazali poskytovať lepšie informácie a včasné vrátenie peňazí cestujúcim za zrušené lety<sup>28</sup>.

Komisia požiadala členské štáty, aby počas krízy spôsobenej ochorením COVID-19 využívali platformu EU Pilot na poskytovanie informácií o uplatňovaní, monitorovaní a presadzovaní právnych predpisov EÚ o právach cestujúcich. Osobitná pozornosť sa venuje dopravným spoločnostiam a tomu, či dávajú cestujúcim na výber medzi vrátením peňazí a poukazom. Komisia začala konanie o nesplnení povinnosti proti členským štátom, ktoré zaviedli pravidlá v rozpore s právnymi predpismi EÚ o právach cestujúcich. To viedlo k stiahnutiu týchto protichodných vnútroštátnych pravidiel.

<sup>24</sup> C(2020) 1897 final.

<sup>25</sup> C(2020) 119/01.

<sup>26</sup> Výkladové usmernenia z 18. marca 2020, na ktoré nadviazalo odporúčanie o poukazoch z 13. mája 2020.

<sup>27</sup> Odporúčanie Komisie (EÚ) 2020/648 z 13. mája 2020 týkajúce sa poukazov ponúkaných pasažierom a cestujúcim ako alternatívnu náhradu za zrušené balíky cestovných služieb a dopravné služby v súvislosti s pandémiou COVID-19, C/2020/3125 (Ú. v. EÚ L 151, 14.5.2020, s. 10 – 16).

<sup>28</sup> Viac informácií o konkrétnych záväzkoch leteckých spoločností: [https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/air-travel\\_en](https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/air-travel_en).

## **2.4. Zachovanie dopravnej prepojenosti**

**EÚ prostredníctvom svojich legislatívnych zmien takisto poskytla regulačné úľavy dopravným spoločnostiam.** Ak letecký dopravca už nedokáže plniť svoje finančné záväzky počas 12 mesiacov, osvedčujúce orgány členského štátu majú možnosť nepozastaviť alebo nezrušiť jeho licenciu. Právnymi predpismi sa zaviedli opatrenia na podporu letísk a spoločností poskytujúcich služby pozemnej obsluhy, a to najmä tým, že sa letiskám umožnilo zadávať zmluvy na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy v prípade núdze, ak spoločnosť prestane vykonávať svoju činnosť v dôsledku krízy spôsobenej ochorením COVID-19<sup>29</sup>.

### ***Zmeny nariadenia o prevádzkových intervaloch<sup>30</sup>***

EÚ rýchlo prijala legislatívne zmeny, ktoré leteckým dopravcom umožňujú ponechať si prevádzkové intervaly v nasledujúcej zodpovedajúcej plánovacom období, aj keď nemôžu prevádzkovať minimálne 80 % prevádzkových intervalov, ako sa zvyčajne vyžaduje. Cieľom týchto zmien je poskytnúť leteckým spoločnostiam finančnú úľavu a zabrániť tomu, aby museli prevádzkovať lety len preto, aby si udržali svoje prevádzkové intervaly. Takisto zabezpečujú, aby sa kapacita letísk využívala konkurenčne v prospech spotrebiteľov a prepojenosti.

Legislatívna úľava v námornom sektore umožnila riadiacemu orgánu prístavu alebo príslušnému orgánu zrušiť, znížiť alebo odložiť platby poplatkov za infraštruktúru námorných prístavov<sup>31</sup>. V železničnom sektore boli zavedené dočasné pravidlá zvýhodňujúce železničné spoločnosti napríklad tým, že manažéri infraštruktúry môžu stanoviť prístupové poplatky pod úroveň prevádzkových nákladov<sup>32</sup>. Transpozícia a vykonávanie niektorých pravidiel EÚ boli odložené s cieľom znížiť zaťaženie členských štátov, aby sa mohli sústrediť na boj proti šíreniu vírusu<sup>33</sup>.

### **Pravidlá EÚ o štátnej pomoci umožnili členským štátom poskytnúť dočasnú núdzovú pomoc na náhradu náhlej straty likvidity alebo na náhradu škody priamo spojenej s ochorením COVID-19.**

Komisia 19. marca 2020 prijala dočasný rámec pre opatrenia štátnej pomoci<sup>34</sup> na podporu hospodárstva v kríze spôsobenej ochorením COVID-19. Stanovili sa v ňom podmienky štátnej pomoci na zmiernenie akéhokoľvek vážneho narušenia hospodárstva členského štátu. Týka sa takmer všetkých odvetví a spoločností vrátane dopravných spoločností, ktoré sa v ňom považujú za jedno z najviac zasiahnutých odvetví. Jeho cieľom je zmierniť nedostatok likvidity spoločností tým, že umožňuje napríklad priame granty, daňové zvýhodnenia, štátne záruky za úvery, dotované verejné úvery a rekapitalizáciu.

<sup>29</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/696 z 25. mája 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1008/2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve vzhľadom na pandémiu COVID-19 (Ú. v. EÚ L 165, 27.5.2020, s. 1).

<sup>30</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/459 z 30. marca 2020, ktorým sa mení nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 99, 31.3.2020, s. 1); nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/250 zo 16. februára 2021, ktorým sa mení nariadenie Rady (EHS) č. 95/93, pokiaľ ide o dočasnú úľavu z uplatňovania pravidiel využívania prevádzkových intervalov na letiskách Únie v dôsledku krízy spôsobenej ochorením COVID-19 (Ú. v. EÚ L 58, 19.2.2021, s. 1).

<sup>31</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/352 z 15. februára 2017, ktorým sa stanovuje rámec pre poskytovanie prístavných služieb a spoločné pravidlá o finančnej transparentnosti prístavov (Ú. v. EÚ L 57, 3.3.2017, s. 1).

<sup>32</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1429 zo 7. októbra 2020, ktorým sa stanovujú opatrenia pre udržateľný trh železničnej dopravy vzhľadom na výskyt ochorenia COVID-19 (Ú. v. EÚ L 333, 12.10.2020, s. 1).

<sup>33</sup> Pozri napríklad smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/700 z 25. mája 2020, ktorou sa menia smernice (EÚ) 2016/797 a (EÚ) 2016/798, pokiaľ ide o predĺženie lehôt určených na ich transpozíciu (Ú. v. EÚ L 165, 27.5.2020, s. 27).

<sup>34</sup> Ú. v. EÚ C 91I, 20.3.2020, s. 1. Dočasný rámec bol niekoľkokrát zmenený.

**Komisia takisto objasnila, ako vykladať kľúčové pravidlá EÚ v oblasti dopravy, štátnej pomoci a verejného obstarávania v čase krízy**, a to prijatím usmernenia pre členské štáty. Členským štátom to umožnilo zmeniť existujúce zmluvy o záväzkoch vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme v pozemnej<sup>35</sup>, leteckej<sup>36</sup> a námornej doprave<sup>37</sup> podľa potrieb súvisiacich s krízou ochorenia COVID-19. Komisia vydala aj usmernenie o postupe naliehavého zadávania nových zmlúv týkajúcich sa záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, aby bolo možné zachovať základnú dopravnú prepojenosť, ak komerčné služby nie sú možné z dôvodu krízy. Tieto legislatívne opatrenia sú dočasné a obmedzené na trvanie krízy spôsobenej ochorením COVID-19. Ich rýchle prijatie dokazuje, že Komisia, Európsky parlament a Rada sú schopné na takéto krízy účinne reagovať.

**Členské štáty môžu určiť nové záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, najmä ak existuje riziko náhlej straty prepojenosti.** Komisia poskytla usmernenie o kompenzácii záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme počas pandémie COVID-19<sup>38</sup> a uskutočnila niekoľko bilaterálnych diskusií s členskými štátmi.

## **2.5. Poskytovanie cieleného financovania pre kľúčové dopravné operácie**

V rámci prostriedkov vo výške 2,7 miliardy EUR pridelených z nástroja núdzovej podpory (IES) na pomoc členským štátom v reakcii na krízu spôsobenú ochorením COVID-19 bolo možné vďaka flexibilitě nástroja IES rýchlo poskytnúť 220 miliónov EUR na opatrenia súvisiace s dopravou. To bolo následne štruktúrované ako „balík opatrení v oblasti mobility“ nástroja IES, ktorý pri spustení 19. júna 2020 poskytoval členským štátom podporu založenú na potrebách pri preprave nákladu v súvislosti s krízou spôsobenou ochorením COVID-19, pri preprave pacientov, ako aj lekárskeho tímov. Celkovo získalo podporu viac ako 2 000 operácií leteckej, pozemnej alebo námornej dopravy zdravotníckeho vybavenia a tímov a presun pacientov. Operácie nákladnej dopravy boli financované celkovou sumou vo výške viac ako 164 miliónov EUR. Členským štátom bolo na prepravu lekárskeho tímov a presun pacientov dosiaľ pridelených viac ako 9 miliónov EUR, čím sa podporila preprava viac ako 450 zdravotníckych pracovníkov a približne 350 pacientov. Počet členských štátov, ktoré využili balík opatrení v oblasti mobility nástroja IES, je 21.

### ***Reakcia EÚ na ruskú vojenskú agresiu proti Ukrajine***

Rusko 24. februára 2022 začalo komplexnú vojenskú inváziu proti Ukrajine. V prvých týždňoch konfliktu utieklo z Ukrajiny do EÚ viac ako 3,9 milióna ľudí. EÚ poskytla Ukrajine makrofinančnú pomoc vo výške 1,2 miliardy EUR, pričom 600 miliónov EUR vo forme zvýhodnených pôžičiek bolo vyplatených v marci a druhá splátka vo výške 600 miliónov EUR sa ešte má vyplatiť. Okrem toho sa 7. apríla do rozpočtu Ukrajiny previedla núdzová podpora vo výške 120 miliónov EUR vo forme grantov na podporu zabezpečenia základných vládnych výdavkov. EÚ mení účel prebiehajúcich projektov (od 100 do 200 miliónov EUR) s cieľom poskytnúť núdzovú pomoc a uspokojiť naliehavé potreby obyvateľstva a orgánov. Komisia takisto prijala nový núdzový balík vo výške 330 miliónov EUR. Prijala niekoľko opatrení na udelenie sankcií Rusku a pomoc Ukrajine. Opatrenia súvisiace s dopravou zahŕňajú:

<sup>35</sup> [https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2021-03/land\\_transport\\_overview\\_rules\\_during\\_coronavirus.pdf](https://ec.europa.eu/competition-policy/system/files/2021-03/land_transport_overview_rules_during_coronavirus.pdf).

<sup>36</sup> [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).

<sup>37</sup> [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).

<sup>38</sup> [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).

(–) EÚ odporučila neprevádzkovať komerčné lety nad celým vzdušným priestorom Ukrajiny, Bieloruska a častí Ruska v Informačnom bulletine o konfliktných zónach Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva. Toto odporúčanie sa rýchlo rozšírilo aj na vzdušný priestor Moldavska.

(–) EÚ zatvorila svoj vzdušný priestor pre ruských dopravcov a ruské spoločnosti<sup>39</sup>.

(–) EÚ 9. marca prijala zákaz:

i) priamo alebo nepriamo predávať, dodávať, prenajímať, presúvať a vyvážať všetok aeronautický tovar a technológie (lietadlá, kozmické lode a ich časti a súčasti);

ii) priamo alebo nepriamo poskytovať poistenie a zaistenie v súvislosti s akýmkoľvek uvedeným aeronautickým tovarom a technológiami;

iii) poskytovať opravárenské a údržbárske služby pre tieto aeronautické výrobky.

(–) EÚ pridala Ruské železnice do zoznamu subjektov, na ktoré sa vzťahujú finančné sankcie. Osoby spojené s Ruskými železnicami a ich dcérskymi spoločnosťami boli pridané do zoznamu osôb, na ktoré sa vzťahujú reštriktívne opatrenia EÚ.

(–) EÚ zaviedla sankcie na námorné navigačné a rádiové zariadenia, ktorými sa zakazuje:

i) predávať, dodávať, presúvať alebo vyvážať tieto výrobky akejkoľvek fyzickej alebo právnickej osobe, subjektu alebo orgánu v Rusku, na použitie v Rusku alebo na umiestnenie na palubu plavidla plaviaceho sa pod ruskou vlajkou;

ii) poskytovať technickú pomoc, sprostredkovateľské služby alebo iné služby, ako aj financovanie alebo finančnú pomoc v súvislosti s týmito výrobkami.

(–) EÚ prijala 8. apríla ďalšie sankcie, ktorými sa zakazuje plavidlám plaviacim sa pod ruskou vlajkou vstúpiť do prístavu EÚ (vrátane jacht) a podnikom cestnej dopravy so sídlom v Rusku a Bielorusku prepravovať tovar po ceste na území Európskej únie.

(–) EÚ na žiadosť Ukrajiny aktivovala mechanizmus Únie v oblasti civilnej ochrany (UCPM), ktorý poskytuje podporu v súvislosti s dôsledkami ruskej vojenskej agresie. Tisíciky ton pomoci zo všetkých členských štátov EÚ boli odoslané na Ukrajinu cez logistické uzly mechanizmu UCPM v Poľsku, Rumunsku a na Slovensku. O pomoc prostredníctvom mechanizmu UCPM v súvislosti s príchodom migrantov požiadali aj susedné krajiny. Okrem Ukrajiny sa mechanizmus UCPM využíva aj na poskytovanie rôznych foriem kritickej dôležitej podpory Moldavsku, Poľsku, Slovensku a Českej republike, pričom všetky sú hlavnými cieľovými krajinami pre utečencov utekajúcich pred konfliktom. Mechanizmus UCPM mal takisto podľa možnosti uľahčiť repatriáciu občanov EÚ. Logistické centrá pre zásielky núdzovej pomoci boli zriadené v rámci zodpovednosti miestnych orgánov v Poľsku, na Slovensku a v Rumunsku a boli plne financované z mechanizmu UCPM.

(–) Aktivácia smernice o dočasnej ochrane<sup>40</sup> pre Ukrajincov, ako aj na štátnych príslušníkov iných krajín, ak sa nemôžu bezpečne vrátiť na Ukrajinu.

<sup>39</sup> RU aj BY zatvorili svoje vzdušné priestory pre lety EÚ. Lietadlám pod vlajkou EÚ sa v RU zmenila registrácia a boli zaistené v rozpore s medzinárodným právom.

(–) Operačné usmernenia týkajúce sa riadenia vonkajších hraníc s cieľom uľahčiť prekračovanie hraníc medzi EÚ a Ukrajinou. Tieto usmernenia sa vzťahujú aj na pracovníkov v doprave<sup>41</sup>.

(–) Pomoc uviaznutým vodičom nákladných vozidiel z EÚ pri návrate domov z Ukrajiny, Ruska a Bieloruska zjednodušením postupov.

(–) Všetky dopravné a logistické činnosti partnerstva Severnej dimenzie zahŕňajúce Rusko a Bielorusko boli pozastavené.

(–) Niektoré členské štáty poskytli Ukrajincom bezplatnú verejnú dopravu. Okrem toho mnohé dopravné spoločnosti v EÚ zaviedli opatrenia, ako sú bezplatné letenky, lístky na autobus alebo vlak, aby pomohli Ukrajine a jej obyvateľom, alebo poskytli humanitárnu pomoc.

(–) Členské štáty hraničiace s Ukrajinou zriadili prijímacie zariadenia/dopravné uzly.

(–) Komisia aktivovala sieť národných dopravných kontaktných miest.

(–) Európska komisia v súvislosti s ruskou inváziou na Ukrajinu navrhla náčrt plánu (RePower EU) na dosiahnutie nezávislosti Európy od ruských fosilných palív, počnúc plynom, oveľa skôr ako v roku 2030<sup>42</sup>.

(–) Ako súčasť podpory EÚ pre Ukrajinu v súvislosti s vojenskou agresiou Ruska zriadila Komisia 12. mája koridory solidarity<sup>43</sup>, ktoré tvorí súbor opatrení na pomoc Ukrajine pri vývoze jej poľnohospodárskej produkcie. Po invázii Ruska na Ukrajinu a jeho blokáde ukrajinských prístavov sa musia nájsť alternatívne trasy, aby sa ukrajinské obilie a iný poľnohospodársky tovar dostali na miesto určenia. Komisia v oznámení stanovuje akčný plán na zriadenie tzv. koridorov solidarity. Tieto koridory majú zabezpečiť, aby Ukrajina mohla vyvážať obilie, ale aj dovážať tovar, ktorý potrebuje, počnúc humanitárnou pomocou až po krmivá a hnojivá. Prispieje to k podpore hospodárstva Ukrajiny, ako aj celosvetovej potravinovej bezpečnosti. Komisia spolu s členskými štátmi a zainteresovanými stranami určila niekoľko prioritných opatrení:

- sprístupnenie dodatočných nákladných koľajových vozidiel, plavidiel a nákladných automobilov,
- zabezpečenie dostatočnej kapacity dopravných sietí a intermodálnych terminálov na vývoz ukrajinských poľnohospodárskych výrobkov,
- podpora maximálnej flexibility a primeraného množstva zamestnancov pre colné operácie a iné inšpekcie,
- identifikácia možností skladovania ukrajinského poľnohospodárskeho tovaru na území EÚ,
- zlepšenie prepojenosti medzi EÚ a Ukrajinou v strednodobom horizonte zvýšením kapacity infraštruktúry nových vývozných koridorov a vytvorenie nových prepojení infraštruktúry v rámci obnovy Ukrajiny.

<sup>40</sup> Tento právny predpis bol reakciou EÚ v roku 2001 na prílev vysídlených osôb po konflikte v bývalej Juhoslávii. Do 3. marca 2022 nebol nikdy aktivovaný. Do 7. apríla 2022 sa zaregistrovalo viac ako 1,6 milióna ľudí.

<sup>41</sup> C(2022) 1404 final.

<sup>42</sup> COM(2022) 108 final.

<sup>43</sup> COM(2022) 217 final.

(–) Komisia 12. mája schválila dohodu na vysokej úrovni<sup>44</sup> s Ukrajinou, v ktorej sa dohodli nové orientačné mapy pre transeurópsku dopravnú sieť (TEN-T) pre Ukrajinu ako súčasť politiky Komisie v oblasti rozšírenia siete TEN-T na susedné krajiny.

### 3. PRIPRAVENOSŤ NA KRÍZY

**Ruská vojna proti Ukrajine ukázala dôležitosť pripravenosti.** Vďaka existujúcim kapacitám bola EÚ schopná rýchlo zaviesť účinnú pomoc Ukrajine a utečencom z tejto krajiny. Zatiaľ nepoznáme úplný vplyv vojny ani ďalšej krízy, ktorá by mohla ovplyvniť dopravu. Účinný mechanizmus reakcie by nemal byť zameraný len na jeden druh dopravy, pretože systémové narušenia v jednom druhu dopravy môžu ovplyvniť celú sieť.

**V Správe EÚ o strategickom výhľade z roku 2021<sup>45</sup> sa zdôrazňujú faktory, ktoré by mohli mať vplyv na dopravu v EÚ, vrátane zmeny klímy a iných environmentálnych výziev, bezpečnostných hrozieb a terorizmu, digitálnej hyperkonektivity a technologických transformácií.** V minulosti bolo na dopravu v EÚ namierených viacero teroristických útokov alebo pokusov, keďže doprava je účinným cieľom vzhľadom na veľký počet ľudí, ktorí ju denne využívajú<sup>46</sup>. Počas pandémie ochorenia COVID-19 sa zamerali na telekomunikácie vrátane infraštruktúry 3G/4G/5G (napr. opakovače, mosty opakovačov a stožiare s vysielacími) a ďalšie sieťové komponenty (napr. relé a káble). V júli 2021 spôsobili záplavy v Belgicku a Nemecku mnoho úmrtí a vážne a dlhotrvajúce narušenie dopravy.

**Kybernetická bezpečnosť si vyžaduje osobitnú pozornosť.** V stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu sa uznáva potreba pristupovať ku kybernetickej bezpečnosti dopravy ako k vysokej prioritě pri riešení kybernetických hrozieb. Podľa Agentúry EÚ pre kybernetickú bezpečnosť (ENISA)<sup>47</sup> sa páchatelia počítačovej kriminality zameriavajú na kritickejšiu zdravotnú, dopravnú<sup>48</sup> a energetickú infraštruktúru. Ruská agresia proti Ukrajine zvýšila obavy z kybernetickej hrozby, a to aj proti cieľom EÚ.

#### **3.1. Zásady pre nepredvídané udalosti v doprave**

V rámci prípravy a reakcie na závažné udalosti by sa okrem iných relevantných zásad EÚ mali vždy dodržiavať aj tieto zásady pre nepredvídané udalosti.

- I. **Proporcionalita:** Opatrenia obmedzujúce prepravu tovaru alebo osôb sa zavedú len v krajnom prípade. Všetky opatrenia musia byť riadne odôvodnené, podložené dôkazmi a primerané, musia podliehať pravidelnému monitorovaniu a preskúmaniu, musia byť rýchlo oznámené, dočasné a čo najskôr zrušené<sup>49</sup>.
- II. **Nediskriminácia:** Opatrenia by nemali viesť k nenáležitej diskriminácii na základe štátnej príslušnosti, pôvodu tovaru ani diskriminovať rôzne druhy dopravy alebo prepravovaného tovaru. Mali by zabezpečiť nediskriminačné zaobchádzanie s pracovníkmi v doprave (vrátane osôb s pobytom mimo EÚ) a podľa možnosti zrušiť cestovné alebo dopravné obmedzenia alebo

<sup>44</sup> C(2022) 3204 final.

<sup>45</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/strategic-planning/strategic-foresight/2021-strategic-foresight-report\\_sk](https://ec.europa.eu/info/strategy/strategic-planning/strategic-foresight/2021-strategic-foresight-report_sk).

<sup>46</sup> Madrid (2004), Londýn (2005), Glasgow (2007), letisko Frankfurt (2011), Oignes (Thalys, 2015), Brusel (2016), Würzburg (2016), Brusel (2017) alebo Londýn (2017).

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

<sup>48</sup> V odvetví námornej dopravy sú napríklad štyri najväčšie spoločnosti námornej dopravy (APM Maersk, CMA CGM, COSCO, Mediterranean Shipping Company) od roku 2017 zasahované kybernetickými útokmi.

<sup>49</sup> To isté platí pre dočasné pozastavenie environmentálnych, sociálnych alebo zdravotných opatrení.

akúkoľvek inú administratívnu záťaž, ktorá ich ovplyvňuje, vzhľadom na ich kľúčovú úlohu v dodávateľských reťazcoch nákladných vozidiel. To isté platí pre nediskrimináciu cestujúcich.

III. **Koordinácia:** Všetky opatrenia by mali byť koordinované s dopravnými orgánmi prostredníctvom siete národných dopravných kontaktných miest. Mali by sa vytvoriť komunikačné kanály medzi sieťou, EÚ a medzinárodnými fórami horizontálneho krízového riadenia. Koordinácia medzi príslušnými orgánmi musí začať od úplného začiatku, najmä ak ovplyvňuje sieť TEN-T a viac ako jeden členský štát.

IV. **Transparentnosť, komunikácia a dialóg:** Všetky opatrenia by mali byť jasne oznámené dotknutým zainteresovaným stranám predtým, ako nadobudnú účinnosť<sup>50</sup>, prediskutované s týmito stranami a v prípade potreby upravené. Mal by sa zabezpečiť nepretržitý dialóg so zainteresovanými stranami vrátane medzinárodných partnerov.

V. **Súlad s politikou EÚ:** Je potrebné vyhnúť sa celoštátnym a miestnym opatreniam, ktoré poškodzujú fungovanie jednotného európskeho dopravného priestoru. Keď budú prijaté krízové opatrenia v doprave na úrovni EÚ, príslušné orgány by mali okamžite zrušiť vnútroštátne opatrenia.

VI. **Integrita dopravného systému:** Opatrenia prijaté v reakcii na problémy v jednom druhu dopravy by mali zohľadňovať a plne využívať všetky druhy dopravy.

VII. **Starostlivosť o cestujúcich s osobitnými potrebami:** Osobitná pozornosť by sa mala venovať potrebám cestujúcich a skupín cestujúcich v zraniteľných situáciách (napr. osôb so zníženou pohyblivosťou a/alebo osôb so zdravotným postihnutím), uviaznutých cestujúcich, cestujúcich s kritickým povolaním a cezhraničných pracovníkov.

VIII. **Starostlivosť o pracovníkov v doprave:** Pracovníci v doprave by mali mať bezpečné, zabezpečené a vhodné pracovné podmienky<sup>51</sup>.

### **3.2. Súbor nástrojov pre nepredvídané udalosti v doprave**

**Komisia navrhuje súbor nástrojov s [10] opatreniami na zvýšenie pripravenosti odvetvia dopravy na krízy a jeho schopností reagovať.** Súbor nástrojov by sa mal používať v súlade s uvedenými zásadami. Opatrenia siahajú od dlhodobějších prípravných akcií až po nástroje, ktoré možno použiť na okamžité opatrenia. Spoločným cieľom je zabezpečiť lepšiu pripravenosť na rýchlu reakciu na akúkoľvek nehodu alebo udalosť, ktorá môže spôsobiť vážne narušenie dopravného systému EÚ. Toto narušenie môžu spôsobiť prírodné katastrofy, pandémie, teroristické útoky, kybernetické útoky, ransomvér, vojnové konflikty, zlyhanie infraštruktúry (napríklad zrútenie mosta alebo tunela) alebo výpadky elektriny.

#### **1. Prispôbenie právnych predpisov EÚ v oblasti dopravy krízovým situáciám**

**Niektoré právne predpisy v oblasti dopravy už obsahujú núdzové doložky.** Príklady zahŕňajú článok 21 nariadenia o leteckých dopravných službách<sup>52</sup>, článok 5 ods. 5 nariadenia o zadávaní zmlúv

<sup>50</sup> V osobitných situáciách, ako sú ekonomické sankcie voči Rusku, môže byť potrebné obmedziť určité predchádzajúce konzultácie.

<sup>51</sup> Vrátane dodržiavania príslušných právnych predpisov EÚ a vnútroštátnych právnych predpisov v oblasti bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, a to aj v súvislosti so smernicou Rady 89/391/EHS z 12. júna 1989 o zavádzaní opatrení na podporu zlepšenia bezpečnosti a ochrany zdravia pracovníkov pri práci (Ú. v. ES L 183, 29.6.1989, s. 1 – 8).

o službách vo verejnom záujme pre pozemnú dopravu<sup>53</sup>, článok 7 ods. 4 nariadenia o prístavných službách<sup>54</sup> a článok 10 nariadenia o prístupe nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh<sup>55</sup>. V niektorých súčasných právnych predpisoch sa už uvádza povinnosť poskytovať pohotovostné plány. V rámci štvrtého železničného balíka<sup>56</sup> musia železničné spoločnosti vypracovať pohotovostné plány na ochranu cestujúcich a pomoc cestujúcim v prípade vážnych narušení dopravy<sup>57</sup>.

**V prípade potreby je potrebné zmeniť právne predpisy EÚ v oblasti dopravy, aby sa zaviedli ustanovenia na lepšie zvládnutie závažnej krízy.** Tieto ustanovenia by však nemali viesť k nenáležitým výnimkám z uplatňovania práva EÚ. Zavedenie takýchto doložiek by sa preto malo dôkladne zvážiť pri zmene alebo prijímaní konkrétneho nariadenia alebo smernice. V posúdeniach vplyvu by sa malo vyhodnotiť, či sú núdzové doložky potrebné a ako by mali byť navrhnuté.

Komisia na základe tohto prístupu navrhla určité ustanovenia v nedávnych revíziách právnych predpisov o sieti TEN-T a inteligentnom dopravnom systéme<sup>58</sup>. Posilnenie cezhraničných úsekov siete TEN-T, zvýšenie multimodality prostredníctvom terminálov a prechod na udržateľné druhy dopravy sú príkladmi dlhodobějších opatrení potrebných pre lepšiu pripravenosť. Komisia má v úmysle analyzovať, či je vhodné ponúknuť dodatočnú dočasnú flexibilitu pri uplatňovaní pravidiel cestnej dopravy týkajúcich sa obmedzení jazdy a časov jazdy, pričom sa vždy zabezpečí bezpečnosť dopravných operácií.

Tieto trvalé ustanovenia by mohli odrážať dočasné opatrenia zavedené v reakcii na krízu spôsobenú ochorením COVID-19, ako sú opatrenia zavedené v rámci nariadení Omnibus I a II alebo v rámci zmien nariadenia o leteckých dopravných službách a nariadenia o prevádzkových intervaloch<sup>59</sup> (pozri oddiel 2.4). Podobne by poznatky získané z pandémie ochorenia COVID-19 mali iniciovať dlho očakávané diskusie o revízii nariadenia 261/2004 o právach cestujúcich v leteckej doprave, aby bolo pripravené na budúce krízy. Súčasťou prebiehajúceho posúdenia právnych predpisov EÚ o právach cestujúcich bude aj zavedenie pohotovostných plánov.

## **2. Zabezpečenie primeranej podpory pre odvetvie dopravy**

**Posilnenie odolnosti odvetvia dopravy ide ruka v ruke so zlepšením prepojenosti a udržateľnosti dopravného systému EÚ.** Komisia bude naďalej pozorne sledovať a podporovať vykonávanie Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti, čo pomôže zvýšiť odolnosť odvetvia dopravy vo všetkých

<sup>52</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (prepracované znenie) (Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3).

<sup>53</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1).

<sup>54</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2017/352 z 15. februára 2017, ktorým sa stanovuje rámec pre poskytovanie prístavných služieb a spoločné pravidlá o finančnej transparentnosti prístavov (Ú. v. EÚ L 57, 3.3.2017, s. 1).

<sup>55</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72).

<sup>56</sup> Článok 54 smernice 2012/34/EÚ, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor.

<sup>57</sup> Okrem toho nové nariadenie o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (EÚ) 2021/782, ktoré sa bude uplatňovať od 7. júna 2023, zaväzuje železničné spoločnosti, aby pri zostavovaní týchto plánov spolupracovali s manažermi staníc a infraštruktúry. Pohotovostné plány musia zohľadňovať aj potrebu dostupných výstražných a informačných systémov.

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

<sup>59</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/459 z 30. marca 2020, ktorým sa mení nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. v. EÚ L 99, 31.3.2020, s 1); nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/250 zo 16. februára 2021, ktorým sa mení nariadenie Rady (EHS) č. 95/93, pokiaľ ide o dočasnú úľavu z uplatňovania pravidiel využívania prevádzkových intervalov na letiskách Únie v dôsledku krízy spôsobenej ochorením COVID-19 (Ú. v. EÚ L 58, 19.2.2021, s. 1).

druhoch dopravy. Členské štáty plánujú venovať významnú časť Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti na dopravu, čím ju zaradia medzi najdôležitejšie hospodárske odvetvia, ktoré budú využívať investície v rámci nástroja NextGenerationEU. V 24 plánoch obnovy a odolnosti schválených Radou sa v národných plánoch obnovy a odolnosti vyčlení značná suma na zlepšenie udržateľnosti európskeho systému mobility. Celkovo vynaložia členské štáty 70,7 miliardy EUR na investície a reformy súvisiace so zelenou transformáciou dopravy, čo predstavuje približne 15,7 % pridelených finančných prostriedkov. Dodatočnými investíciami a reformami v odvetví dopravy sa riešia ďalšie priority, ako je digitálna transformácia a sociálna a územná súdržnosť tohto odvetvia. V každom národnom pláne sa venuje časť pridelených finančných prostriedkov tejto oblasti. V súčasnej geopolitickej situácii, ktorú výrazne ovplyvňuje ruská vojenská agresia na Ukrajine, je zníženie závislosti EÚ od fosílnych palív ešte naliehavéjšie. V záujme riešenia týchto výziev uverejnila Komisia 18. mája 2022 plán REPowerEU<sup>60</sup>, v ktorom sa stanovujú spoločné európske opatrenia v tejto oblasti. Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti bude zohrávať ústrednú úlohu pri mobilizácii a využívaní dostupných zdrojov na európskej a vnútroštátnej úrovni s cieľom dosiahnuť ciele plánu REPowerEU. Okrem toho finančné nástroje ako Nástroj na prepájanie Európy vrátane jeho digitálnej časti NPE – Digitalizácia, Kohézny fond, Európsky fond regionálneho rozvoja a InvestEU sú kľúčové v záujme zlepšenia odolnosti jednotného trhu prostredníctvom investícií do prepojenosti, digitalizácie a infraštruktúry digitálnej prepojenosti a multimodality dopravného systému EÚ, ako aj zníženia jeho závislosti od fosílnych palív.

**Na rýchlu reakciu na budúcu krízu by Komisia a členské štáty mali podľa potreby mobilizovať ďalšie finančné prostriedky v závislosti od povahy krízy.** Reakcia by mohla mať aj formu finančnej úľavy, a to dočasným oslobodením od platobných povinností. Komisia by mohla zvážiť aj legislatívne opatrenia, ktoré by odvetviu dopravy poskytli finančnú pomoc. Tieto opatrenia by mohli umožniť riadiacemu orgánu prístavu alebo zodpovednému orgánu upustiť od platby, znížiť alebo odložiť platbu poplatkov za infraštruktúru námorných prístavov alebo umožniť manažérom železničnej infraštruktúry stanoviť poplatky za prístup pod úrovňou prevádzkových nákladov (pozri oddiel 2.4). Vzhľadom na to, že každá kríza je iná a môže si vyžadovať iné opatrenia, potreba dočasnej štátnej pomoci sa bude analyzovať v každom individuálnom prípade namiesto zriadenia trvalého a pevného rámca do budúcnosti.

### **3. Zabezpečenie voľného pohybu tovaru, služieb a ľudí**

**Systém zelených jazdných pruhov, ktorý bol úspešne zavedený počas pandémie ochorenia COVID-19, možno v prípade potreby znovu aktivovať na riešenie akejkoľvek novej krízy, ktorá má vplyv na dopravu v EÚ.** S cieľom zabezpečiť, aby kontroly na vnútorných hraniciach zostali krajným opatrením, v návrhu Komisie týkajúcom sa Kódexu schengenských hraníc<sup>61</sup> sa objasnil a rozšíril zoznam, ktorý musí členský štát posúdiť pri rozhodovaní o dočasnom obnovení hraničných kontrol. S novými pravidlami sa zavádzajú aj spoločné nástroje na efektívnejšie riadenie vonkajších hraníc počas krízy v oblasti verejného zdravia, do ktorých sa premietli poznatky získané z pandémie ochorenia COVID-19. Komisia plánuje v roku 2022 navrhnuť **nástroj núdzovej pomoci pre jednotný trh**. Poskytne rámec na vykonávanie opatrení reakcie na krízy dôležitých pre odvetvie dopravy, najmä voľného pohybu tovaru, služieb a osôb, dostupnosti výrobkov a služieb, ako aj transparentnosti a koordinácie.

---

<sup>60</sup> COM(2022) 108 final.

<sup>61</sup> COM(2021) 891 final.

**Komisia vyzvala členské štáty, aby zabezpečili uplatňovanie zásad pre nepredvídané udalosti a minimalizovali kontroly, skrýningy a iné formality s cieľom znížiť meškania na hraničných priechodoch so zeleným jazdným pruhom a dodržiavať 15-minútový časový limit.** Členské štáty môžu zväziť aj pozastavenie všetkých obmedzení prístupu na cesty na svojom území (zákazy cez víkendy, zákazy v nočných hodinách, zákazy určitých odvetví dopravy s cieľom znížiť hluk atď.), aby sa uľahčila cestná nákladná doprava a potrebný voľný pohyb pracovníkov v doprave. Takisto by mali zabezpečiť, aby sa elektronické predkladanie/poskytovanie dokladov považovalo za dostatočné a podporovalo sa. Členské štáty by mali pokračovať aj v uznávaní osvedčenia pre pracovníkov v medzinárodnej doprave, ktorí vykonávajú cezhraničné služby, ako sa navrhuje v prílohe 3 k oznámeniu o zelených jazdných pruhoch<sup>62</sup>. Toto osvedčenie už bolo pridané do Praktickej príručky EÚ pre príslušníkov pohraničnej stráže<sup>63</sup>.

Ak dôjde k podobnej kríze, ako je kríza spôsobená ochorením COVID-19, Komisia a členské štáty by mali vychádzať zo skúseností pri vypracúvaní spoločného vzoru pre digitálne formuláre na vyhľadanie cestujúceho EÚ<sup>64</sup> a platformy na poskytovanie údajov o cestujúcich na účely cezhraničného sledovania kontaktov. Nástroje vyvinuté na úrovni EÚ by sa mali v prípade potreby rýchlo a jednoducho znovu aktivovať.

#### ***Zriadenie jazdných pruhov pre núdzovú pomoc pre humanitárne konvoje a nákladné vozidlá***

S cieľom pomôcť humanitárnym konvojom prekračovať hranice medzi EÚ a Ukrajinou rýchlo a bezpečne sa v oznámení o operačných usmerneniach týkajúcich sa riadenia vonkajších hraníc nariaďuje členským štátom, aby na svojich hraničných priechodoch zriadili osobitné jazdné pruhy ako jazdné pruhy pre núdzovú pomoc. Vymedzenie podobných jazdných pruhov pre nákladné vozidlá sa odporúča aj s cieľom zabezpečiť nepretržitú dodávku tovaru a služieb a bezpečný návrat pracovníkov v doprave z Ukrajiny<sup>65</sup>.

#### **4. Riadenie tokov utečencov a repatriácia uviaznutých cestujúcich a pracovníkov v doprave**

**V krajinách mimo EÚ by delegácie EÚ a členské štáty s veľvyslanectvami alebo konzulátmi mali naďalej zvyšovať pripravenosť na krízy, a to najmä prostredníctvom miestnych pohotovostných plánov.** Mali by sa zväziť a zriadiť spoločné konzulárne tímy reakcie na krízu EÚ vrátane možnej účasti nezastúpených členských štátov. ESVČ posilnila svoju konzulárnu reakciu a pripravenosť zriadením konzulárneho krízového tímu, ktorý je pripravený začať konať a koordinovať so sieťou delegácií EÚ snahy o repatriáciu organizované členskými štátmi (s podporou mechanizmu UCPM alebo bez nej).

**V prípade potreby sa zmobilizuje mechanizmus Únie v oblasti civilnej ochrany a rezerva rescEU.** Cestujúci alebo pracovníci môžu skončiť uviaznutí na území EÚ alebo mimo neho. S cieľom pripraviť sa na budúce krízy a reagovať na ne bude ESVČ naďalej prispievať ku krízovej spolupráci a koordinácii v úzkej spolupráci s členskými štátmi. V budúcich krízach bude mechanizmus Únie v oblasti civilnej ochrany podporovať repatriáciu občanov EÚ, ktorí uviazli mimo EÚ. Mechanizmus musí rýchlo

<sup>62</sup> C(2020) 1897.

<sup>63</sup> C(2019) 7131 final.

<sup>64</sup> Vo vykonávacom rozhodnutí 2021/858 a vykonávacom rozhodnutí 2021/1212 sa vymedzuje právny základ na výmenu údajov o infikovaných cestujúcich a vystavených osobách na účely cezhraničného sledovania kontaktov.

<sup>65</sup> Okrem toho boli prijaté osobitné opatrenia na uľahčenie transferových letov osôb utekajúcich z Ukrajiny, ktoré sa na svojej ceste do EÚ dostali do Moldavska. Moldavsko vydalo zákaz letov, ktorý bolo potrebné zmeniť s cieľom tieto lety umožniť.

aktivovať vláda (vlády) dotknutých občanov. Členský štát, ktorý koordinuje pomoc pre všetkých dotknutých občanov EÚ, môže poslať žiadosť aj Koordinačnému centru pre reakcie na núdzové situácie Komisie.

Evakuáciu môžu vykonať členské štáty a/alebo účastnícke štáty<sup>66</sup> mechanizmu na dobrovoľnom základe a Komisia môže spolufinancovať až 75 % nákladov na dopravu. Revidovaný právny predpis o mechanizme<sup>67</sup> poskytuje možnosť vyvinúť viacúčelové lietadlá pre rezervu rescEU na evakuáciu ranených. Komisia by v budúcnosti mohla využiť tieto lietadlá ako poslednú možnosť v reakcii na žiadosti členských štátov o pomoc pri konzulárnej evakuácii. V prípade krízy súvisiacej so zdravím možno v rámci operácie evakuácie ranených a prostredníctvom systému včasného varovania a reakcie EÚ v koordinácii s Komisiou aktivovať evakuáciu ranených cestujúcich a pracovníkov v doprave EÚ.

**Komisia a ESVČ budú koordinovať a monitorovať zriaďovanie tranzitných koridorov bezpečného prejazdu.** V súlade s oznámením o zelených jazdných pruhoch z marca 2020 by členské štáty mali zriadiť tranzitné koridory pre súkromných vodičov a ich cestujúcich (bez ohľadu na ich štátnu príslušnosť) a všetkých občanov EÚ, ktorí sa vracajú domov<sup>68</sup>. Členské štáty by mali takisto zabezpečiť vyhradenie aspoň jedného letiska na účely návratu občanov a prijímania letov medzinárodnej pomoci. Takéto koridory by mali byť súčasťou národných núdzových plánov.

**Členské štáty by mali umožniť osobám cestovať a pomôcť im vrátiť sa domov.** Občania EÚ, ktorí boli prepravení späť z krízových oblastí a ešte sa nedostali do krajiny svojho pobytu v EÚ, by nemali cestovať spolu vo veľkom počte, pretože to môže spôsobiť preťaženie infraštruktúry/logistických uzlov. Členské štáty, ktorých občania sú v tranzite v inej krajine EÚ, by sa mali pokúsiť pomôcť tejto krajine repatriovať daných občanov.

**Členské štáty by mali pomáhať štátnym príslušníkom tretích krajín, ktorí prichádzajú z konfliktných zón alebo iných postihnutých oblastí, a pomáhať im pokračovať v ceste.** To môže zahŕňať zriadenie prijímacích zariadení a bezpečných tranzitných koridorov, dočasné upustenie od osobitných požiadaviek (napr. tranzitných povolení) a vykonávanie hraničných kontrol na bezpečnom mieste ďaleko od hraníc, aby sa predišlo vytváraniu dlhých radov. V súlade s oznámením o operačných usmerneniach týkajúcich sa riadenia vonkajších hraníc<sup>69</sup> by členské štáty mali využívať stály zbor agentúr Frontex a Europol, ktorý možno nasadiť na riadenie a zlepšovanie dopravných tokov na hraniciach (kontrola cestovných dokladov, preukazov COVID-19 atď.). Operačné usmernenia sa uplatňujú vo všetkých členských štátoch a nie len v tých, ktoré hraničia s oblasťou konfliktu. Uľahčuje to prekračovanie vnútorných hraníc EÚ, predchádza zápcham a pomáha osobám utekajúcim z konfliktnej zóny cestovať ďalej. To zahŕňa hraničné prechody medzi krajinami mimo Schengenu a krajinami Schengenu.

**Predovšetkým osoby so zdravotným postihnutím môžu byť počas kríz v zraniteľnej situácii.** Cestujúci so zdravotným postihnutím môžu v núdzových situáciách čeliť prekážkam v prístupe k doprave. Členské štáty preto zabezpečia cielené opatrenia a začlenenie zdravotného postihnutia do každého z uvedených opatrení. Je potrebné zohľadniť ich osobitné potreby, zabezpečiť dostupnosť,

<sup>66</sup> Účastnícke štáty mechanizmu (Island, Nórsko, Srbsko, Severné Macedónsko, Čierna Hora a Turecko).

<sup>67</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/836 z 20. mája 2021, ktorým sa mení rozhodnutie č. 1313/2013/EÚ o mechanizme Únie v oblasti civilnej ochrany (Ú. v. EÚ L 185/1, 26.5.2021).

<sup>68</sup> Členské štáty musia pomôcť občanom EÚ bez zastúpenia v krajinách mimo EÚ za tých istých podmienok, za akých pomáhajú vlastným štátnym príslušníkom.

<sup>69</sup> C(2022) 1404 final.

primerané úpravy a ich bezpečnosť počas krízového riadenia v súlade s Dohovorom OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím.<sup>70</sup>

### **Zabezpečenie plynulejšej výmeny posádky a repatriácie námorníkov**

**Poskytovanie podpory námorníkom si vyžaduje osobitný mechanizmus.** Komisia ho navrhuje založiť na troch prvkoch.

- **Fórum zainteresovaných strán v námorníctve:** Toto fórum zriadené Komisiou bude pravidelne a úzko koordinovať výmenu posádky a problémy námorníkov s cestovaním v prípade núdze. Fórum bude aktivované rýchlo a bude zahŕňať všetky zainteresované strany vrátane národných krízových centier a sociálnych partnerov, aby sa zabezpečilo, že budú môcť diskutovať o akýchkoľvek vznikajúcich problémoch a riešiť ich včas a primerane. Identifikuje potenciálne problémy, zvýši odolnosť systému práce lodného priemyslu a posilní stabilitu dodávateľského reťazca EÚ.
- **Užšia spolupráca s krajinami pôvodu:** Komisia a ESVČ budú na základe osvetovej činnosti počas pandémie ochorenia COVID-19 spolupracovať s delegáciami EÚ v krajinách poskytujúcich pracovnú silu. Budú čerpať z poznatkov získaných z cestovania námorníkov počas krízy spôsobenej ochorením COVID-19 a identifikovať spôsoby, ako zabezpečiť plynulejšie výmeny posádky a repatriáciu do týchto krajín. Námorníkom to uľahčí rýchly návrat domov z dôvodu vylodenia, najmä počas núdzových situácií.
- **Vylepšené údaje:** Jedným z významných problémov je nedostatok údajov o tom, kde námorníci pracujú a cestujú. Tieto údaje sú nevyhnutné na posúdenie rozsahu akejkoľvek výmeny posádky a problémov s cestovaním námorníkov a následne na ich vyhodnotenie a riešenie. Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) sa preto bude snažiť zhromaždiť a analyzovať tieto informácie. Táto databáza sa potom môže použiť v iniciatívach Komisie a členských štátov na prípravu krízových opatrení pre budúce krízy.

## **5. Zabezpečenie minimálnej dopravnej prepojenosti a ochrany cestujúcich**

**Keď sú dopravné služby pod tlakom, je dôležité udržiavať primeranú hromadnú verejnú dopravu v mestách a regiónoch a medzi nimi.** To môže byť obzvlášť náročné pre pohraničné oblasti, v ktorých môže poskytovanie základných služieb závisieť od cezhraničných pracovníkov. Členské štáty by preto mali zvážiť urýchlené zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme pre služby hromadnej dopravy alebo zmenu existujúcich zmlúv pre potreby dopravy verejnosti. Pravidlá EÚ pre verejnú železničnú, cestnú a námornú dopravu už za určitých podmienok stanovujú urýchlený postup. Komisia v rámci revízie nariadenia o leteckých dopravných službách zváži možnosti uľahčenia urýchleného zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme členskými štátmi s cieľom zabezpečiť základnú prepojenosť v čase krízy.

**Komisia takisto vyzýva regionálne a miestne orgány, aby zvýšili svoju pripravenosť.** Komisia v nadväznosti na usmernenia o plánovaní pre odolnejšiu a stabilnejšiu mestskú mobilitu<sup>71</sup> poukázala na potrebu pripraviť sa na všetky nepredvídané udalosti a na dôležitosť mestskej mobility pre celkovú odolnosť mestských oblastí. To by sa odrazilo v následných opatreniach, ako je odporúčanie Komisie o plánoch udržateľnej mestskej mobility naplánované na rok 2022 a špecializované diskusie

<sup>70</sup> Články 2, 9 a 11 Dohovoru OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím (UNCPRD).

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

s odborníkmi z členských štátov a miest o dodatočných opatreniach na zvýšenie odolnosti mestskej mobility.

**Ďalším spôsobom zabezpečenia minimálnej prepojenosti v krízových situáciách je posilnenie odolnosti dopravnej infraštruktúry a prevádzkovateľov voči otrasom.** V návrhu Komisie na nové nariadenie o sieti TEN-T by členské štáty museli zlepšiť bezpečnosť siete TEN-T a jej odolnosť voči zmene klímy, environmentálnym katastrofám a katastrofám spôsobeným človekom a iným výnimočným udalostiam, ktoré majú vplyv na dopravný systém EÚ.

**Komisia skúma legislatívne iniciatívy na ochranu cestujúcich pred rizikom krízy likvidity alebo platobnej neschopnosti prepravcov, čo je situácia často spojená s krízou.** Komisia takisto objasní a ochráni práva cestujúcich, keď ich kríza dostane pod tlak, ako aj objasní, ako ich chrániť pred rizikami, na ktoré sa nevzťahujú súčasné pravidlá EÚ o právach cestujúcich.

## **6. Poskytovanie informácií o doprave**

**Poskytovanie informácií medzi hlavnými aktérmi je kľúčové.** Komisia, orgány členských štátov (vrátane orgánov na nižšej ako národnej úrovni), agentúry EÚ, iné inštitúcie EÚ (vrátane Parlamentu a Rady), dopravné spoločnosti, cestujúci, pracovníci v doprave, podniky a dopravné organizácie a združenia by mali poskytovať aktuálne informácie a mať k nim prístup, aby mohli byť partnermi pri riešení problémov. Na účinnú reakciu na krízu je dôležitá aj pravidelná diskusia a spolupráca na medzinárodnej úrovni (napr. Medzinárodná organizácia civilného letectva, Medzinárodná námorná organizácia a Svetová zdravotnícka organizácia). S cieľom zabezpečiť pripravenosť na všetky možné krízy (napr. od výpadku internetu po stratu satelitnej komunikácie) bude potrebné v rámci práce na krízovom scenári vytvoriť protokoly o najvhodnejšom komunikačnom kanáli a riešiť súvisiace otázky. Ak dôjde k napadnutiu kľúčových komunikačných systémov, mali by sa s orgánmi členských štátov vytvoriť alternatívne a záložné systémy, aby sa zabezpečila efektívna komunikácia medzi zainteresovanými stranami. Zvážia sa alternatívne spôsoby komunikácie a zhromažďovania informácií, ktoré umožnia prístup k informáciám v reálnom čase, ak dôjde k poruche v zvyčajných kanáloch.

### ***Aplikácia Galileo Green Lane***

Agentúra EÚ pre vesmírny program vyvinula mobilnú aplikáciu Galileo Green Lane. Poskytuje pohľad na hranice EÚ v reálnom čase a monitoruje ich na poskytovanie informácií o čakacích časoch. Pomohla vodičom nákladných vozidiel a dopravným spoločnostiam plánovať cesty a riešiť ťažkosti spôsobené cestovnými obmedzeniami. Takisto pomohla vnútroštátnym orgánom efektívnejšie riadiť prepravu tovaru. Komisia a Agentúra EÚ pre vesmírny program zabezpečili zdroje na zlepšenie aplikácie Galileo Green Lane. Vývoj tejto vylepšenej aplikácie prebieha a mala by zahŕňať funkcie a geografické pokrytie uvedené v aktualizovanom oznámení o zelených jazdných pruhoch.

## **7. Posilnenie koordinácie dopravnej politiky**

**Sieť národných dopravných kontaktných miest** bude naďalej ústredným bodom diskusií o dopravnej kríze. Zabráni sa tak súbežnému rozhodovaniu a umožní rýchlo reagovať a zaoberať sa špecifickými vlastnosťami dopravy na fóre s technickými znalosťami odvetvia. Komisia po pozitívnych skúsenostiach so sieťou a v súlade s názormi zainteresovaných strán na potrebu lepšej koordinácie vnútroštátnych opatrení a skrátenia reakčného času navrhuje posilniť jej úlohu tým, že sa z nej stane trvalejšia sieť so širším rozsahom úloh, ktorá je pripravená kedykoľvek rýchlo reagovať. **Sieť by mala aj naďalej pracovať flexibilne a neformálne, aby mohla rýchlo reagovať na krízu, ktorá**

**spôsobuje trvalé a vážne narušenie dopravného systému EÚ.** Mala by slúžiť ako fórum na diskusiu a vykonávanie núdzových opatrení a ich deaktiváciu. Predsedať jej bude Komisia, ktorá bude spájať zástupcov ministerstiev dopravy a dopravných agentúr členských štátov a dopravných agentúr EÚ. Ostatné strany, ako napríklad iné agentúry a orgány EÚ, zástupcovia iných ministerstiev členských štátov a zainteresované strany v oblasti dopravy, by mohli byť prizvané k účasti na diskusiách na základe jednotlivých prípadov.

**Komisia zabezpečí tok informácií medzi sieťou, IPCR, inými skupinami Rady, fórami EÚ a medzinárodnými fórami.** Sieť bude podávať správy aj o výsledkoch testov pripravenosti na krízy organizovaných agentúrami EÚ a medzinárodnými partnermi. Takisto môže navrhovať a koordinovať špecializovanú odbornú prípravu na testovanie protokolov a zlepšenie pripravenosti na krízy. Sieť sa v prípade potreby zúčastní na testoch pripravenosti. Komisia bude aj naďalej pravidelne monitorovať čakacie časy na hraničných priechodoch so zeleným jazdným pruhom a informovať o nich sieť. To umožní rýchlo reagovať na akékoľvek vznikajúce problémy.

## **8. Posilnenie kybernetickej bezpečnosti**

**Komisia zintenzívni spoluprácu v oblasti kybernetickej bezpečnosti s Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA), Európskou námornou bezpečnostnou agentúrou (EMSA), Železničnou agentúrou Európskej únie (ERA), Agentúrou Európskej únie na prevádzkové riadenie rozsiahlych informačných systémov v priestore slobody, bezpečnosti a spravodlivosti a agentúrou ENISA.** Súčasnú právnu predpisov EÚ v oblasti letectva a námornej dopravy zaväzujú orgány a zainteresované strany vykonávať posúdenia rizika, na základe ktorých sa identifikujú kritické údaje a systémy a zavádzajú vhodné opatrenia na riešenie akýchkoľvek zvyškových rizík. Tieto opatrenia by sa mali ďalej rozvíjať s cieľom zlepšiť povedomie o kybernetickej bezpečnosti, kybernetickú odolnosť, odbornú prípravu a poskytovanie informácií. V súlade s opatrením 3 by budúce revízie právnych predpisov EÚ v oblasti dopravy mali zohľadňovať riziká kybernetických útokov a v prípade potreby ich riešiť.

**Komisia navrhla komplexný legislatívny rámec na ochranu kritickej infraštruktúry, ktorý zahŕňa aj odolnosť odvetvia dopravy.** V návrhu na revíziu smernice o odolnosti kritickej subjektov<sup>72</sup> sa vyžaduje, aby kritické subjekty, ktoré členské štáty identifikovali ako subjekty poskytujúce základné služby na vnútornom trhu, vykonali posúdenie rizík a prijali opatrenia na zvýšenie odolnosti, aby sa stali odolnejšími voči všetkým relevantným ľudskou činnosťou spôsobeným rizikám, ako aj prírodným nekybernetickým rizikám. Po prijatí konečného znenia bude Komisia pracovať na zabezpečení jeho včasného vykonávania a poskytne podporu členským štátom a kritickým subjektom vrátane prehľadu rizík na úrovni Únie, poskytovania najlepších postupov, testov, ako aj uľahčenia spolupráce s členskými štátmi. Komisia<sup>73</sup> vo svojom súbežnom návrhu na revíziu smernice o sieťovej a informačnej bezpečnosti navrhuje posilniť odolnosť a pripravenosť tým, že sa od organizácií vrátane organizácií v odvetví dopravy bude vyžadovať, aby zaviedli opatrenia na zabezpečenie kontinuity činnosti a krízového riadenia.

**Komisia a agentúry EÚ budú naďalej podporovať vývoj protokolov kybernetickej bezpečnosti s cieľom zabezpečiť kontinuitu činnosti v prípade kybernetického incidentu.** Agentúra ENISA vydala usmernenia o riadení rizík kybernetickej bezpečnosti v železničnom sektore<sup>74</sup> a prístavoch<sup>75</sup>.

<sup>72</sup> COM(2020) 829 final.

<sup>73</sup> COM(2020) 823 final.

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

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

Agentúra EASA pracuje na právnom predpise na zaistenie bezpečnosti v civilnom letectve. Agentúra EMSA spolupracuje s členskými štátmi a námorným odvetvím s cieľom identifikovať potenciálne medzery v kybernetickej bezpečnosti a kroky na ich odstránenie. Táto práca bude slúžiť ako základ pre ďalšiu spoluprácu s Komisiou, ako sú opatrenia v oblasti kybernetickej bezpečnosti pre lode.

**Komisia bude spolupracovať aj s medzinárodnými partnermi.** OECD prijala v roku 2021 usmernenie na uľahčenie medzinárodného cestovania, inšpirované digitálnym COVID preukazom EÚ a ďalšími usmerneniami EÚ<sup>76</sup>. Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) prijala normy preventívnych opatrení kybernetickej bezpečnosti, ktoré boli v roku 2019 transponované do právneho predpisu EÚ v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva<sup>77</sup>. V rezolúcii ICAO A40-12/1 sa okrem toho vyzvali krajiny a odvetvie, aby identifikovali hrozby a riziká kybernetickej bezpečnosti pre operácie civilného letectva a kritické systémy a ich dôsledky. Komisia a členské štáty takisto aktívne pracujú na niekoľkých prebiehajúcich činnostiach ICAO v oblasti kybernetickej bezpečnosti vrátane vykonávania akčného plánu ICAO v oblasti kybernetickej bezpečnosti<sup>78</sup>. Komisia bude pokračovať v úzkej spolupráci s organizáciou EUROCONTROL s cieľom presadzovať harmonizovaný prístup ku kybernetickej bezpečnosti a kybernetickej odolnosti zvyšovaním informovanosti a spoluprácou so zainteresovanými stranami na rozvoji obrany proti kybernetickým hrozbám. Komisia bude podobne pokračovať v podpore medzinárodnej námornej kybernetickej bezpečnosti v rámci Medzinárodnej námornej organizácie (IMO). Organizácia IMO najmä odporúča, aby lodné spoločnosti primerane riešili kybernetické riziká vo svojich systémoch manažmentu bezpečnosti, a priemyselné združenia na základe toho vypracovali usmernenia.

## **9. Testovanie nepredvídaných udalostí v doprave**

**Komisia spolu s príslušnými agentúrami alebo inými aktérmi a na základe existujúcich procesov navrhuje vykonať testy nepredvídaných udalostí s cieľom posúdiť pripravenosť na krízy v súlade s týmto plánom.**

**Tieto testy by sa mali začleniť do všeobecného systému krízového riadenia Komisie a mali by byť pokiaľ možno súčasťou existujúcich cvičení EÚ,** aby sa maximalizovali vstupy a výsledky. Príkladom je Paralelné a koordinované cvičenie 2022, ktoré bude zahŕňať dopravnú zložku. Takéto testy by mohli vychádzať z možných scenárov, ktoré by ovplyvnili dopravný systém EÚ, ako je pandémia, prírodná katastrofa, teroristický útok, nedostatok energie, rozsiahly kybernetický útok (vrátane ransomvéru) alebo vážny výpadok telekomunikácií. V závislosti od kontextu by sa malo vyvinúť úsilie o čo najväčšie zapojenie relevantných aktérov, ktorí môžu k testom významne prispieť, napríklad agentúry ENISA, EMSA, EASA, manažér siete EUROCONTROL a agentúra ERA. Európska jednotka krízovej koordinácie v letectve riadená manažérom siete EUROCONTROL môže byť nápomocná pri riešení výziev v odvetví letectva, ako sú obmedzenia na ochranu zdravia, obmedzenia na hraniciach a cestovné obmedzenia.

**Poznatky získané z týchto testov nepredvídaných udalostí by mali pomôcť odvetviu dopravy, prípadne orgánom pri vypracúvaní ich vlastných plánov na zabezpečenie kontinuity činností.**

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

<sup>77</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/1583 z 25. septembra 2019, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2015/1998, ktorým sa stanovujú podrobné opatrenia na vykonávanie spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany letectva, pokiaľ ide o opatrenia kybernetickej bezpečnosti, C/2019/6825 (Ú. v. EÚ L 246, 26.9.2019, s. 15 – 18).

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

Mali by zväziť zavedenie záložných systémov a redundantných riešení (napríklad alternatívne trasy, diverzifikované dodávky, alternatívne palivá, záložné databázy, neprerušovanú prepojenosť a iné technologické systémy a infraštruktúry), aby mohli reagovať na rôzne krízy. Členské štáty by mali takisto pokračovať v posilňovaní odolnosti a dostupnosti dopravnej infraštruktúry na svojom území (vrátane prístavov a letísk) a zabezpečiť dostupnosť doplnkových služieb (ako je prístup k čerpacím staniciam, primeraná úroveň hygieny, stravovacie a ubytovacie služby). Výsledky testov nepredvídaných udalostí by sa mali použiť aj na odbornú prípravu (v spolupráci so zainteresovanými stranami v oblasti dopravy a členskými štátmi) a na zvýšenie informovanosti. Sieť národných dopravných kontaktných miest prediskutuje poznatky získané z takýchto testov a podľa potreby navrhne špecializovanú odbornú prípravu v oblasti pripravenosti.

## **10. Spolupráca s medzinárodnými partnermi**

**Akákoľvek kríza ovplyvňujúca dopravný systém EÚ môže mať globálny rozmer.** Spätná väzba z verejnej konzultácie<sup>79</sup> ukazuje potrebu posilniť medzinárodné koordinačné mechanizmy, pretože pandémia ochorenia COVID-19 odhalila nedostatky v schopnosti harmonizovať globálnu reakciu. O zintenzívnení pripravenosti na krízy by sa preto malo pravidelne diskutovať s hlavnými medzinárodnými partnermi EÚ, najmä s tými, ktorí majú užšie väzby v oblasti prepojenosti a s tými, ktorí majú konkrétne skúsenosti s krízovými situáciami, a to v súlade so stratégiou Global Gateway. Pandémia ochorenia COVID-19 a ruská invázia na Ukrajinu zdôraznili význam spolupráce so západným Balkánom – prostredníctvom Dopravného spoločenstva – pre efektívne fungovanie zelených jazdných pruhov za hranicami EÚ, **ako aj rozšírenie siete TEN-T**. Podobne aj nedávne krízy ukázali, že je dôležité venovať osobitnú pozornosť Strednej Ázii, ako aj vzdialeným regiónom a zámorským územiám vzhľadom na ich osobitné dopravné potreby. Komisia a ESVČ budú naďalej podporovať pripravenosť na krízy na všetkých relevantných medzinárodných fórach a v organizáciách, ako sú organizácie ICAO a IMO. Okrem toho plánovaná zmena Kódexu schengenských hraníc, ktorej cieľom je zjednodušiť postup prijímania obmedzení v prípade ciest, ktoré nie sú nevyhnutné, takisto zdôrazňuje potrebu dobrej spolupráce s krajinami mimo EÚ. Hybridné hrozby už sú ústredným bodom spolupráce medzi EÚ a NATO na základe spoločných vyhlásení z Varšavy a Bruselu z rokov 2016 a 2018<sup>80</sup>.

## **4. ZÁVERY**

**Ruská agresia proti Ukrajine významne ovplyvňuje dopravný systém EÚ.** Rastúce ceny ropy a plynu, narušené dodávateľské reťazce, zatvorenie neba a trhov a potenciálny nedostatok pracovníkov v doprave prispievajú k existujúcim výzvam spojeným s pandemiou ochorenia COVID-19. Konflikt však ukazuje, že EÚ sa z krízy spôsobenej ochorením COVID-19 veľa naučila tým, ako rýchlo už na vojnu zareagovala. Takisto poukazuje na potrebu znížiť závislosť EÚ od dovozu fosílnych palív.

**Oblasť rizík sa mení a vyžaduje si komplexný súbor nástrojov načrtnutých v tomto oznámení. Úroveň pripravenosti sa môže a mala by sa zvýšiť.** Iniciatívy v oblasti prevencie a pripravenosti nám síce umožňujú prispôbiť sa zmene klímy a zmierniť vznikajúce riziká, je však potrebné ich neustále prispôbovať a preskúmavať. Je potrebné pokračovať v zlepšovaní a posilňovaní systémov včasného varovania, aby použiteľné informácie umožňovali informované rozhodovanie a aby sa zabezpečilo ďalšie premietnutie včasných informácií/povedomia do včasných opatrení. Neexistuje žiadne hotové riešenie nepredvídateľnej krízy v budúcnosti. Najlepším riešením je zlepšiť znalosti o slabých miestach

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

<sup>80</sup> Šiesta správa o pokroku vo vykonávaní spoločného súboru návrhov, ktoré schválili Rada EÚ a Severoatlantická rada 6. decembra 2016 a 5. decembra 2017, 3. júna 2021.

a rizikách a zmierniť ich. Tým sa vytvorí a udrží schopnosť EÚ reagovať rýchlo, koordinovane a kooperatívne s kombináciou opatrení EÚ, vnútroštátnych a miestnych opatrení.

**Podstatné je, aby členské štáty uplatňovali zásady pre nepredvídané udalosti, plne využívali súbor nástrojov Komisie pre nepredvídané udalosti a prispôbili rôzne nástroje konkrétnym problémom, ktoré sa majú riešiť.** Komisia bude tento proces aktívne riadiť s cieľom vybudovať pripravenosť reagovať na krízu v spolupráci s agentúrami EÚ, a to koordináciou siete národných dopravných kontaktných miest a vedením pravidelných diskusií s medzinárodnými partnermi a zainteresovanými stranami.

**Komisia podporí členské štáty, aby zlepšili svoju pripravenosť na krízy.** Členské štáty by mali zintenzívniť spoluprácu a diskusiu so zainteresovanými stranami, aby posilnili svoju pripravenosť a reakciu na krízu, ktorá ovplyvňuje odvetvie dopravy, vychádzajúc zo skúseností z krízy spôsobenej ochorením COVID-19 a krízy na Ukrajine, ako aj z testu rôznych nepredvídaných udalostí. Komisia podporí tento proces aj organizovaním pravidelného testu simulácie krízy s agentúrami EÚ a poskytovaním získaných poznatkov.

**Komisia vyzýva Európsky parlament a Radu, aby sa plne zapojili do legislatívnej práce s cieľom modernizovať a posilniť odolnosť odvetvia dopravy EÚ.** Na vybudovanie dlhodobej odolnosti dopravy v EÚ bude nevyhnutné dokončiť prácu na pripravovaných návrhoch týkajúcich sa siete TEN-T, inteligentných dopravných systémov, jednotného európskeho neba, iniciatívy ReFuelEU Aviation, iniciatívy FuelEU Maritime a nariadenia o infraštruktúre pre alternatívne palivá. Regionálne a miestne orgány EÚ by mali takisto spolupracovať s Komisiou na zlepšení mestskej mobility v súlade s novým rámcom mestskej mobility.