

Bruselj, 25. maj 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

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	23. maj 2022
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM- MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	COM(2022) 211 final
Zadeva:	SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ Krizni načrt za promet

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2022) 211 final.

Priloga: COM(2022) 211 final



Bruselj, 23.5.2022
COM(2022) 211 final

**SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

Krizni načrt za promet

SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ

Krizni načrt za promet

1 UVOD

V zadnjih dveh letih sta prometni sektor EU močno prizadeli dve veliki krizi – pandemija COVID-19 in vojaška agresija Rusije na Ukrajino. Pandemija COVID-19 je močno prizadela družbo, vključno s prometnim sektorjem¹. Za zaježitev izbruha so bili sprejeti številni ukrepi, ki omejujejo mednarodna in domača potovanja, kot so omejevanje fizičnih stikov, navodila za ljudi, da ostanejo doma, zaprtje javnega prevoza, iskanje stikov in karantena ter zaprtja meja. Pomanjkanje usklajevanja nacionalnih ukrepov je dodatno vplivalo na prometni sektor, saj je oviralo čezmejni promet², kar je pogosto povečalo učinke prvotnega šoka na ljudi in gospodarstvo³.

Celotni učinek vojaške agresije Rusije na Ukrajino še ni znan. Od začetka invazije organi držav članic in prevozna podjetja EU – zlasti v državah, ki mejijo na Ukrajino – zagotavljajo humanitarno pomoč v obsegu, kakršnega še ni bilo. Vojna in sankcije so ustvarile tudi številne izzive za promet EU: vozniki tovornjakov, ki so obtičali na konfliktnem območju, zaprtje ruskega zračnega prostora, uničenje ukrajinske prometne infrastrukture, prekinitev dobavnih verig in dvig cen nafte.

Ta dva dogodka nista prvi večji motnji v prometnem sistemu EU. Izbruh islandskega vulkana Eyjafjallajökull 14. marca 2010 in porušitev predora Rastatt 12. avgusta 2017 sta prav tako imela sistemski vpliv na prometni sektor, tako za potniški kot za tovorni promet.

Krizni načrt za promet, predstavljen v tem sporočilu, vsebuje predlog nabora orodij za obravnavo vseh vrst prometnih kriz⁴. Odziva se na⁵ poziv Sveta Komisiji, naj oblikuje krizni načrt za evropski sektor tovornega prometa v primeru pandemije ali druge resne krize. Poleg tega je v strategiji za trajnostno in pametno mobilnost⁶ določeno, da Komisija pripravi krizni načrt za zagotovitev neprekinjenega poslovanja in usklajevanja odziva v prometnem sektorju. Načrt je zasnovan na podlagi pridobljenih izkušenj in pobud, sprejetih med pandemijo COVID-19, kot so sporočilo o zelenih voznih pasovih⁷, smernice za pomorščake⁸ in zakonodaja omnibus o COVID-19, ki uvaja začasne ukrepe za

1 Leta 2020 je evropski zračni promet dosegel le 45 % ravni iz leta 2019, posledično pa se je število potnikov zmanjšalo za več kot 70 % (Eurocontrol). V nekaterih mesecih leta 2020 se je število potnikov, vkrcanih in izkrcanih v pristaniščih EU, skoraj prepolovilo (zmanjšalo za 45 %) v primerjavi z letom 2019. Prav tako je bilo 42 % manj potnikov v železniškem prometu (Eurostat). Skupni promet v sektorju prometnih storitev se je med letoma 2019 in 2020 zmanjšal za 13 %.

2 Zbirka podatkov o ukrepih je na voljo na naslovu: <https://covid-statistics.jrc.ec.europa.eu/RMeasures>.

3 Vpliv COVID-19 na notranji trg, IPOL_STU(2021)658219_EN.

4 Primeri možnih kriz so naravne nesreče, pandemije, teroristični napadi, kibernetični napadi, izsiljevalsko programje, vojaški spopadi, porušitve mostov ali predorov ali druge okvare infrastrukture in izpadi električne energije.

5 Sklepi Sveta, ST 12391/20.

6 COM(2020) 789 final.

7 C(2020) 1897.

8 C(2020) 3100.

promet⁹. Načrt je eden od rezultatov v okviru „Vodilnega področja 8 – Okrepitev enotnega trga“ (ukrep 58) strategije za trajnostno in pametno mobilnost. Dopolnjuje ukrep 56 za oceno vpliva pandemije COVID-19 na prometno povezljivost in konkurenco na enotnem trgu. Osredotoča se na prometni sektor: Komisija bo širša vprašanja – prosti pretok blaga, storitev in oseb na enotnem trgu EU ter razpoložljivost proizvodov in storitev – obravnavala v prihodnjem instrumentu enotnega trga za izredne razmere¹⁰.

Veliko orodij in načel, predlaganih v tem načrtu, se je že izkazalo za koristne pri reševanju težav, ki jih je povzročila vojaška agresija Rusije na Ukrajino. Nekateri predhodni zaključki so predstavljeni v nadaljevanju, potrebno pa je neprekinjeno ponovno ocenjevanje nastajajočih izzivov. Zato se naslednji oddelek v nadaljevanju osredotoča predvsem na odziv EU na pandemijo COVID-19. Temu sledi v prihodnost usmerjen oddelek o pripravljenosti na krize, v katerem so opredeljena načela za obravnavo izrednih dogodkov v prometu in v katerem je ponujen nabor ukrepov.

2 PODPORA PROMETNEMU SEKTORJU V ČASU KRIZE

EU je hitro ukrepala, da bi obravnavala težave, ki jih povzročča COVID-19, in obnovila prometno povezljivost. Odziv je bil osredotočen na zagotavljanje neprekinjenega pretoka blaga in prevoznih storitev brez zamud. Vendar pa je pandemija COVID-19 pokazala tudi, kako lahko delitev odgovornosti med EU in državami članicami glede pomembnih vprašanj, kot so zdravje in nadzor meja, povzroči izzive pri zagotavljanju hitrega in usklajenega odziva politike.

2.1 Usklajevanje, spremljanje in zagotavljanje informacij

Mreža nacionalnih kontaktnih točk za prevoz je izboljšala usklajevanje v prometnem sektorju. Ustanovljena je bila na podlagi sporočila o zelenih vozniških pasovih z namenom obravnave posebnih vprašanj v zvezi s prevozom, usklajuje pa jo Komisija. Mreža je imela ključni vpliv na obvladovanje krize in dopolnjuje enotno ureditev EU za politično odzivanje na krize, ki je bila aktivirana ob samem začetku krize, januarja 2020.

Vendar je bilo zagotavljanje informacij v realnem času zahtevno. Posodobljene informacije so bile bistvenega pomena zaradi nenehno spreminjajočih se razmer, zahtev in pravil v zvezi s pandemijo. Na spletni strani Re-open EU¹¹ in v mobilni aplikaciji so bile zagotovljene informacije ljudem in podjetjem po vsej EU. Portal Komisije Tvoja Evropa¹² je bil pomemben informacijski kanal, ki je julija 2021 imel 9,9 milijona obiskov. Ta orodja so igrala pomembno vlogo pri ponovni vzpostavitvi varnih potovanj in turizma. Hkrati so bile informacije o nekaterih pravilih včasih zastarele, in sicer zaradi pogosto spreminjajočih se pravil in nepopolnega pretoka informacij med nacionalnimi organi in Komisijo¹³. Spletna stran je pomagala potnikom, vendar ne vključuje pravil za delavce v prometu.

Ruska agresija na Ukrajino: usklajevanje, spremljanje in izmenjava informacij

9 Uredba (EU) 2020/698 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. maja 2020 o posebnih in začasnih ukrepih zaradi izbruha COVID-19 glede obnovitve ali podaljšanja nekaterih potrdil, spričeval, licenc, dovoljenj in pooblastil ter odloga nekaterih rednih preverjanj in rednih usposabljanj na nekaterih področjih prometne zakonodaje (UL L 165, 27.5.2020, str. 10).

10 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13181-Enotni-trg-nov-instrument-EU-za-zagotavljanje-delovanja-enotnega-trga-v-izrednih-razmerah_sl

11 Portal Re-open EU zagotavlja informacije o potovalnih in zdravstvenih ukrepih v zvezi s COVID-19 v EU in državah schengenskega območja (Islandija, Lihtenštajn, Norveška in Švica). Informacije se pogosto posodablajo in so na voljo v 24 jezikih.

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

13 Ocena Evropskega računskega sodišča v zvezi s portalom Re-open EU, Posebno poročilo 15/2021: Pravice letalskih potnikov med pandemijo COVID-19: varstvo ključnih pravic kljub prizadevanjem Komisije ni bilo zagotovljeno.

Mreža nacionalnih kontaktnih točk za prevoz je bila ponovno oživljena v prvih dneh po ruski vojaški agresiji na Ukrajino. Bila je forum za države članice, Komisijo, druge organe EU in občasno celo predstavnike Ukrajine. V mreži se je razpravljalo in usklajevalo ukrepe za vzpostavitev novih prevoznih poti in dobavnih verig ter ohranitev obstoječih v Ukrajino in iz nje.

2.2 Sprostitev tovarnega prometa

Sistem zelenih voznih pasov¹⁴ je ohranil pretok prometa v EU in delavcem v prometu omogočil nediskriminatorno prehajanje meja. Komisija je pozvala države članice, naj mejne prehode vseevropskega prometnega omrežja na notranjih mejah določijo za mejne prehode z zelenimi pasovi, kjer veljajo določena pravila. Prehod po teh zelenih voznih pasovih bi moral trajati manj kot 15 minut na notranjih kopenskih mejah in ti prehodi bi morali biti odprti za vsa tovorna vozila, ki prevažajo katero koli vrsto blaga.

Kot so deležniki splošno priznali¹⁵, so imeli zeleni vozni pasovi takojšen učinek pri zagotavljanju neprekinjenih prevoznih storitev in omejevanju motenj v dobavnih verigah. To je zmanjšalo gospodarski učinek omejitev COVID-19 na prevozna podjetja in podprlo okrevanje gospodarstva EU. Vožni pasovi so prav tako zagotovili zdravje in varnost delavcev v prometu, saj so bila uvedena pravila o sanitarijah in počivališčih. Ukrep je bil uspešen: dnevno spremljanje, ki ga je razvila Agencija EU za vesoljski program, je pokazalo, da je povprečna čakalna doba na mejnih prehodih znotraj schengenskega območja ostala pod 15-minutnim pragom¹⁶.

Preglednica 1: Povprečni čas, potreben za prehod meje, v minutah (vsi mejni prehodi EU) in njegov linearni trend med junijem 2020 in majem 2022 – na tedenski ravni.

Poleg tega je EU sprejela konkretne ukrepe za zagotovitev, da se zakonodaja lahko spremeni ali razlaga na način, ki ohranja prometno povezljivost med krizo. Nekatera prevozna podjetja niso mogla dokončati potrebnih postopkov za uskladitev s pravili EU o obnovitvi ali podaljšanju potrdil in spričeval (npr. varnostnih spričeval), licenc in dovoljenj (npr. voznih dovoljenj) ali pooblastil. Zaradi ukrepov omejitve gibanja države članice niso mogle zagotoviti, da bi se ustrezni preskusi, usposabljanja ali inšpekcijski pregledi, ki se zahtevajo v skladu s prometnimi pravili EU, izvedli v veljavnih rokih. S sprejetjem Uredbe (EU) 2020/698¹⁷ (Omnibus I) in Uredbe (EU) 2021/267¹⁸ (Omnibus II) je EU podaljšala obdobja, določena v ustrezni prometni zakonodaji EU, za usposabljanje, inšpekcijske preglede in izdajo potrdil, spričeval, licenc, dovoljenj in pooblastil. Te ukrepe, ki so skrbno upoštevali

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

15 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Nacrt-izrednih-ukrepov-na-podrocju-prometa_sl

16 Dnevni povprečni čas, potreben za prehod meje, je na vseh mejnih prehodih EU vzdolž vseevropskega prometnega omrežja med 3. junijem 2020 (ko se je spremljanje začelo) in 30. septembrom 2021 znašal 15,5 minute, standardni odmik pa je znašal 2,8 minute. Iste številke v letu 2021 so bile 15,1 minute oziroma 2 minuti.

17 Uredba (EU) 2020/698 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. maja 2020 o posebnih in začasnih ukrepih zaradi izbruha COVID-19 glede obnovitve ali podaljšanja nekaterih potrdil, spričeval, licenc, dovoljenj in pooblastil ter odloga nekaterih rednih preverjanj in rednih usposabljanj na nekaterih področjih prometne zakonodaje (UL L 165, 27.5.2020, str. 10).

18 Uredba (EU) 2021/267 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2021 o posebnih in začasnih ukrepih zaradi nadaljevanja krize zaradi COVID-19 glede obnovitve ali podaljšanja nekaterih potrdil, spričeval, licenc, dovoljenj in pooblastil, odloga nekaterih rednih preverjanj in rednih usposabljanj na nekaterih področjih prometne zakonodaje ter podaljšanja nekaterih obdobj iz Uredbe (EU) 2020/698 (UL L 60, 22.2.2021, str. 1).

varnost in varovanje v prometu, so deležniki¹⁹ široko podprli in zagotovili, da lahko zadevna prevozna podjetja in posamezniki nadaljujejo svoje dejavnosti.

2.3 Usklajevanje potovalnih ukrepov za potnike in delavce v prometu

Komisija od začetka pandemije spodbuja usklajen pristop k omejitvam prostega gibanja v EU, ki so bile potrebne zaradi pandemije. S Priporočili Sveta 2020/1475²⁰ in njegovimi poznejšimi spremembami je bilo določeno, da se od delavcev v prometu načeloma ne zahteva test ali karantena, če je test potreben, pa se lahko uporabijo hitri antigenski testi, da se preprečijo motnje v prevozu. Priporočilo Sveta 2022/107²¹, ki ga je nasledilo, določa, da se od delavcev v prometu ne bi smelo zahtevati, da imajo digitalno COVID potrdilo EU.

Komisija je v odziv na krizo v Ukrajini v svojem sporočilu o operativnih smernicah za upravljanje zunanjih meja za poenostavitev prehajanja meja med EU in Ukrajino potrdila, da so bili delavci v prometu ključni za dobavne verige²². Komisija je predlagala tudi poenostavitev postopkov za prehod meje za delavce v prometu, ki delajo v Ukrajini.

Digitalno COVID potrdilo EU in digitalni obrazec EU za lokalizacijo potnika

Varno in interoperabilno digitalno COVID potrdilo EU²³ in drugi zdravstveni protokoli, ki sta jih Komisija in Evropski center za preprečevanje in obvladovanje bolezni razvila z ustreznimi agencijami za promet, so bili ključni za ponovno vzpostavitev varnega potovanja po EU, kjer je to mogoče. Potovalna in turistična združenja so široko pozdravila digitalno COVID potrdilo EU in prizadevanja za vzpostavitev usklajenega pristopa k potovanjem na ravni EU, saj menijo, da gre za pomembno orodje, ki omogoča potovanja državljanov in jih spodbuja k potovanjem z zagotavljanjem potrebne predvidljivosti. Komisija je predlagala, da se pravna podlaga za digitalno COVID potrdilo EU podaljša do 30. junija 2023, s čimer bi se zagotovilo, da državljanji ne bodo prikrajšani za ta z ohranjanjem zasebnosti učinkovit način dokazovanja statusa v zvezi s COVID-19, če bodo po 30. juniju 2022 še vedno veljale nekatere omejitve prostega gibanja na podlagi javnega zdravja.

Vendar je več držav članic uvedlo obrazce za lokalizacijo potnikov in druge izjave (npr. zdravstvene izjave, izjave o vstopu na ozemlje) na neusklajen način. Ti so v različnih oblikah in nekateri so le na papirju. To je ustvarilo nepotrebne nevšečnosti in zmedo za potnike, ki bi se jim bilo mogoče izogniti z ustreznim usklajevanjem.

V času pandemije COVID-19 so skupna prizadevanja EU in držav članic omogočila, da se je 650 000 državljanov EU varno vrnilo domov. V okviru mehanizma EU na področju civilne zaščite je

19 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Nacrt-izrednih-ukrepov-na-podrocju-prometa_sl

20 Priporočilo Sveta z dne 13. oktobra 2020 o usklajenem pristopu k omejevanju prostega gibanja v odziv na pandemijo COVID-19 (UL L 337, 14.10.2020, str. 3).

21 Priporočilo Sveta (EU) 2022/107 z dne 25. januarja 2022 o usklajenem pristopu k olajšanju varnega prostega gibanja med pandemijo COVID-19 in nadomestitvi Priporočila (EU) 2020/1475 (na voljo tukaj: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:32022H0107>)

22 C(2022) 1404 final.

23 Parlament in Svet sta sprejela Uredbo (EU) 2021/953 o okviru za izdajanje, preverjanje in priznavanje interoperabilnih potrdil o cepljenju, testu in prebolelosti v zvezi s COVID-19 (digitalno COVID potrdilo EU) za olajšanje prostega gibanja med pandemijo COVID-19.

bilo v domovino vrnjenih več kot 100 000 ljudi, od tega 90 060 državljanov EU. Pandemija COVID-19 je znatno prizadela tudi delavce v prometu. Te delavce je kriza najbolj prizadela in pri gibanju po EU trpijo zaradi omejitev, vključno z daljšimi čakalnimi dobami na mejah ter omejenimi zmogljivostmi za nastanitev in počitek. Posebej so bili prizadeti pomorščaki, ki se zaradi omejitev in omejene prometne povezljivosti več mesecev niso mogli vrniti domov. Komisija je državam članicam zagotovila smernice o potovanju znotraj EU²⁴ in poudarila potrebo po zagotovitvi tranzitnih koridorjev za varen prehod. Komisija je prav tako podprla pomorščake z nekaterimi priporočili za varovanje zdravja, repatriacijo in ureditev potovanj²⁵. Države članice je pozvala, naj vzpostavijo mrežo varnih pristanišč, v katerih bi se posadke lahko brez omejitev izmenjale. Komisija je prav tako zmanjšala zahteve glede vizuma in uvedla izjeme glede karantene, vključno za pomorščake, ki niso državljani EU.

COVID-19 in pravice potnikov

Komisija je zagotovila pravočasne smernice o uporabi zakonodaje EU o pravicah potnikov v zvezi s COVID-19²⁶. Izdala je priporočilo o dobropisih, ki se ponudijo potnikom kot druga možnost namesto povračila za odpovedane potovalne in prevozne storitve. Poudarila je tudi, kako lahko države članice podprejo finančno likvidnost prevoznih podjetij²⁷. Komisija je decembra 2020 opozorila mrežo za sodelovanje na področju varstva potrošnikov o politikah več letalskih prevoznikov glede odpovedi in povračil. To je privedlo do razprav med Komisijo, nacionalnimi organi za varstvo potrošnikov in 16 večjimi letalskimi prevozniki. Posledično so se ti letalski prevozniki zavezali, da bodo potnikom zagotovili boljše informacije in pravočasna povračila za odpovedane lete²⁸.

Komisija je pozvala države članice, naj uporabljajo platformo EU Pilot za zagotavljanje informacij o uporabi, spremljanju in izvrševanju zakonodaje EU o pravicah potnikov v času krize zaradi COVID-19. Posebna pozornost je namenjena prevoznim podjetjem in ali ta potnikom dajejo možnost izbire med povračili in dobropisi. Komisija je začela postopke za ugotavljanje kršitev proti državam članicam, ki so uvedle pravila v nasprotju z zakonodajo EU o pravicah potnikov. Posledično so bila ta neskladna nacionalna pravila umaknjena.

2.4 Ohranjanje prometne povezljivosti

EU je s svojimi zakonodajnimi spremembami prevoznim podjetjem zagotovila tudi regulativno olajšavo. Če letalski prevoznik ne more več izpolnjevati svojih finančnih obveznosti v obdobju 12 mesecev, imajo licenčni organi države članice možnost, da mu začasno ne odvzamejo ali prekličejo licence. Z zakonodajo so bili uvedeni ukrepi v podporo letališčem in podjetjem za zemeljsko oskrbo, zlasti z omogočanjem letališčem, da v nujnih primerih sklenejo pogodbe o zemeljski oskrbi, če podjetje preneha s svojimi dejavnostmi zaradi krize zaradi COVID-19²⁹.

24 C(2020) 1897 final.

25 C(2020) 119/01.

26 Razlagalne smernice z dne 18. marca 2020, ki jim je 13. maja 2020 sledilo priporočilo o dobropisih.

27 Priporočilo Komisije (EU) 2020/648 z dne 13. maja 2020 o dobropisih, ki se ponudijo potnikom kot druga možnost namesto povračila za odpovedana paketna potovanja in prevozne storitve v zvezi s pandemijo COVID-19 (UL L 151, 14.5.2020, str. 10).

28 Več informacij o posameznih zavezah letalskih prevoznikov je na voljo na naslovu: https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/air-travel_sl.

29 Uredba (EU) 2020/696 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. maja 2020 o spremembi Uredbe (ES) št. 1008/2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti zaradi pandemije COVID-19 (UL L 165, 27.5.2020, str. 1).

Spremembe uredbe o slotih³⁰

EU je hitro sprejela zakonodajne spremembe, ki letalskim prevoznikom omogočajo obdržati svoje slotove v naslednji ustrezni letalski sezoni, tudi če ne morejo upravljati minimalnih 80 % slotov, kot se običajno zahteva. Namen teh sprememb je zagotoviti finančno pomoč letalskim prevoznikom in se izogniti temu, da bi morali opravljati lete samo zato, da bi obdržali svoje slotove. Zagotavljajo tudi konkurenčno uporabo zmogljivosti letališč v korist potrošnikov in povezanosti.

Zakonodajna olajšava v pomorskem sektorju je upravnemu organu pristanišča ali pristojnemu organu omogočila, da se odpove plačilu pristojbine za infrastrukturo v morskih pristaniščih, jo zmanjša ali tako plačilo odloži³¹. V železniškem sektorju so bila uvedena začasna pravila v korist železniških podjetij, na primer z omogočanjem upravljavcem infrastrukture, da določijo uporabnino za dostop pod stroški obratovanja³². Prenos in izvajanje nekaterih pravil EU sta bila preložena, da se zmanjša breme za države članice in se te lahko osredotočijo na boj proti širjenju virusa³³.

Pravila EU o državni pomoči so državam članicam omogočila zagotoviti začasno nujno pomoč za nadomestilo nenadne izgube likvidnosti ali nadomestilo škode, ki je neposredno povezana s COVID-19. Komisija je 19. marca 2020 sprejela začasni okvir za državno pomoč³⁴ v podporo gospodarstvu v krizi COVID-19. Določila je pogoje za državno pomoč, da se olajšajo vse resne motnje v gospodarstvu države članice. Uporablja se za skoraj vse sektorje in podjetja, vključno s prevoznimi podjetji, ki jim priznava status enega najbolj prizadetih sektorjev. Cilj okvira je zmanjšati likvidnostne primanjkljaje podjetij, na primer z dovoljevanjem neposrednih nepovratnih sredstev, davčnih ugodnosti, državnih jamstev za posojila, subvencioniranih javnih posojil in dokapitalizacije.

Komisija je tudi pojasnila, kako razlagati ključna pravila EU o prometu, državni pomoči in javnem naročanju v krizi, in sicer s sprejetjem smernic za države članice. To je državam članicam omogočilo spremeniti obstoječe pogodbe o izpolnjevanju obveznosti javne službe v zvezi s kopenskimi³⁵, zračnimi³⁶ in pomorskim prometom³⁷ v skladu s potrebami, ki jih je prinesla kriza zaradi COVID-19. Komisija je izdala tudi smernice o postopku za sklepanje novih pogodb o izpolnjevanju obveznosti javne službe v nujnih primerih, da se ohrani osnovna prometna povezanost, če komercialne storitve zaradi krize ne morejo delovati. Ti zakonodajni ukrepi so začasni in omejeni na trajanje krize COVID-19. Njihovo hitro sprejetje kaže, da se lahko Komisija in Parlament ter Svet učinkovito odzovejo na takšne krize.

30 Uredba (EU) 2020/459 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. marca 2020 o spremembi Uredbe (EGS) št. 95/93 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 99, 31.3.2020, str. 1). Uredba (EU) 2021/250 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2021 o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93 glede začasne razbremenitve od pravil uporabe slotov na letališčih Unije zaradi krize zaradi COVID-19 (UL L 58, 19.2.2021, str. 1).

31 Uredba (EU) 2017/352 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. februarja 2017 o vzpostavitvi okvira za izvajanje pristaniških storitev in skupnih pravil o finančni preglednosti pristanišč (UL L 57, 3.3.2017, str. 1).

32 Uredba (EU) 2020/1429 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. oktobra 2020 o določitvi ukrepov za trajnostni trg storitev v železniškem prometu zaradi izbruha COVID-19 (UL L 333, 12.10.2020, str. 1).

33 Glej na primer Direktivo (EU) 2020/700 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. maja 2020 o spremembi direktiv (EU) 2016/797 in (EU) 2016/798 glede podaljšanja obdobja za njun prenos (UL L 165, 27.5.2020, str. 27).

34 UL C 91I, 20.3.2020, str. 1. Začasni okvir je bil večkrat spremenjen.

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

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

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

Države članice lahko določijo nove obveznosti javne službe, zlasti kadar obstaja nevarnost nenadne izgube povezljivosti. Komisija je zagotovila smernice za nadomeščanje obveznosti javne službe v času izbruha COVID-19³⁸ in izvedla številne dvostranske razprave z državami članicami.

2.5 Zagotavljanje ciljnega financiranja ključnih prevozov

Kot del 2,7 milijarde EUR, dodeljenih v okviru instrumenta za nujno pomoč v podporo državam članicam pri odzivanju na krizo COVID-19, je prožnost instrumenta za nujno pomoč omogočila, da je bilo 220 milijonov EUR hitro na voljo za ukrepe, povezane s prometom. To je bilo nato strukturirano kot „sveženj za mobilnost“ instrumenta za nujno pomoč, ki je po zagonu 19. junija 2020 državam članicam zagotavljal podporo na podlagi potreb pri prevozu tovora, povezanega s krizo COVID-19, pri premeščanju bolnikov in tudi medicinskih ekip. Skupaj je bilo podprtih več kot 2 000 operacij po zraku, kopnem ali morju za prevoz medicinske opreme in ekip ter za premeščanje bolnikov. Na splošno so bile tovarne operacije financirane z več kot 164 milijoni EUR. Države članice so doslej prejele tudi več kot 9 milijonov EUR za prevoz medicinskih ekip in premeščanje bolnikov, kar je podprlo prevoz več kot 450 zdravstvenih delavcev in približno 350 bolnikov. Skupno je 21 držav članic imelo korist od svežnja za mobilnost instrumenta za nujno pomoč.

Odziv EU na vojaško agresijo Rusije na Ukrajino

Rusija je 24. februarja 2022 začela obsežno vojaško invazijo proti Ukrajini. V prvih tednih konflikta je iz Ukrajine v EU pobegnilo več kot 3,9 milijona ljudi. EU je Ukrajini zagotovila makrofinančno pomoč v višini 1,2 milijarde EUR, pri čemer je bilo marca izplačanih 600 milijonov EUR ugodnih posojil, drugi obrok v višini 600 milijonov EUR pa še ni bil izplačan. Poleg tega je bila v ukrajinski proračun 7. aprila prenesena nujna pomoč v višini 120 milijonov EUR v obliki nepovratnih sredstev, s čimer se je podprlo zagotavljanje osnovnih javnofinančnih odhodkov. EU spreminja sedanje projekte (od 100 do 200 milijonov EUR) za zagotavljanje nujne pomoči in izpolnjevanje nujnih potreb prebivalstva in organov. Komisija je sprejela tudi nov sveženj ukrepov za izredne razmere v višini 330 milijonov EUR. Sprejela je več ukrepov za sankcioniranje Rusije in pomoč Ukrajini. Ukrepi, povezani s prometom, vključujejo:

- EU je v informacijskem biltenu o konfliktnem območju, ki ga izdaja Agencija EU za varnost v letalstvu, odsvetovala opravljanje komercialnih letov nad celotnim zračnim prostorom Ukrajine, Belorusije in delov Rusije. Ta nasvet je bil hitro razširjen tudi na zračni prostor Moldavije.

- EU je zaprla svoj zračni prostor za ruske prevoznike in podjetja³⁹.

- EU je 9. marca sprejela prepoved:

(i) prodaje, dobave, zakupa, prenosa in izvoza, neposredno ali posredno, vsega blaga in tehnologij iz letalskega segmenta (zrakoplovov, vesoljskih plovil in njihovih delov);

(ii) zagotavljanja zavarovanja in pozavarovanja, neposredno ali posredno, za katero koli tako blago in tehnologije iz letalskega segmenta;

(iii) zagotavljanja storitev popravila in vzdrževanja takih letalskih proizvodov.

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

39 Rusija in Belorusija sta zaprli svoj zračni prostor za lete EU. Letalom pod zastavo EU je bila v Rusiji v nasprotju z mednarodnim pravom spremenjena zastava, bila pa so tudi pozavarovana.

- EU je Ruske železnice uvrstila na seznam organov, ki so predmet finančnih sankcij. Na seznam oseb, za katere veljajo omejevalni ukrepi EU, so bili dodani posamezniki, povezani z Ruskimi železnicami in njihovimi odvisnimi podjetji.

EU je uvedla sankcije glede pomorske navigacijske in radijske opreme, ki prepovedujejo:

(i) prodajo, dobavo, prenos ali izvoz teh proizvodov kateri koli fizični ali pravni osebi, subjektu ali organu v Rusiji, za uporabo v Rusiji ali za vkrcanje na plovilo pod rusko zastavo;

(ii) zagotavljanje tehnične pomoči, posredniških storitev ali drugih storitev ter financiranje in finančno pomoč v zvezi s takimi proizvodi.

EU je 8. aprila sprejela dodatne sankcije, ki plovilom pod rusko zastavo prepovedujejo obisk pristanišča EU (vključno z jahtami), podjetjem za cestni prevoz s sedežem v Rusiji in Belorusiji pa prepovedujejo prevažati blago po cesti na ozemlju Evropske unije.

- EU je na zahtevo Ukrajine aktivirala mehanizem EU na področju civilne zaščite, ki zagotavlja podporo v zvezi s posledicami ruske vojaške agresije. Tisoče ton pomoči iz vseh držav članic EU je bilo poslanih v Ukrajino prek logističnih vozlišč mehanizma EU na področju civilne zaščite na Poljskem, v Romuniji in na Slovaškem. Sosednje države so prav tako zaprosile za pomoč iz mehanizma EU na področju civilne zaščite v zvezi s prilivom migracij. Poleg Ukrajine se mehanizem EU na področju civilne zaščite uporablja tudi za zagotavljanje različnih oblik kritične podpore Moldaviji, Poljski, Slovaški in Češki, ki so vse glavne namembne države za begunce, ki bežijo pred spopadi. Mehanizem EU na področju civilne zaščite je bil uporabljen tudi v zvezi s pomočjo pri repatriaciji državljanov EU, kadar je to bilo mogoče. Pod vodstvom lokalnih organov so bila ustanovljena logistična vozlišča za pošiljke pomoči na Poljskem, Slovaškem in v Romuniji, ki so bila tudi v celoti financirana v okviru mehanizma EU na področju civilne zaščite.

- Aktiviranje Direktive o začasni zaščiti⁴⁰ za Ukrajince in neukrajince, če se ne morejo varno vrniti v Ukrajino.

- Operativne smernice za upravljanje zunanjih meja za poenostavitev prehajanja meja med EU in Ukrajino. Te smernice vključujejo delavce v prometu⁴¹.

- Pomoč obtičalim voznikom tovornjakov EU, da se vrnejo domov iz Ukrajine, Rusije in Belorusije, s poenostavitvijo postopkov zanje.

- Vse dejavnosti partnerstva na področju prometa in logistike severne dimenzije, ki vključujejo Rusijo in Belorusijo, so bile začasno ustavljene.

- Nekatere države članice so Ukrajincem zagotovile brezplačen javni prevoz. Poleg tega so številna prevozna podjetja EU uvedla ukrepe, kot so brezplačne letalske, avtobusne ali železniške vozovnice, za pomoč Ukrajini in njenim prebivalcem, ali za dostavo humanitarne pomoči.

- Države članice, ki mejijo na Ukrajino, so vzpostavile sprejemne objekte/prometna vozlišča.

- Komisija je aktivirala mrežo nacionalnih kontaktnih točk za prevoz.

40 Ta zakon je bil sprejet leta 2001 kot odziv EU na dotok razseljenih ljudi po konfliktu v nekdanji Jugoslaviji. Prvič pa je bil uporabljen 3. marca 2022. Do 7. aprila 2022 se je registriralo več kot 1,6 milijona ljudi.

41 C(2022) 1404 final.

- Evropska komisija je predlagala osnutek načrta (RePower EU) za neodvisnost Evrope od ruskih fosilnih goriv precej pred letom 2030, začeni s plinom, zaradi ruske invazije v Ukrajini⁴².

- Komisija je 12. maja v okviru podpore EU Ukrajini zaradi ruske vojaške agresije vzpostavila solidarnostne pasove⁴³, ki zajemajo vrsto ukrepov za pomoč Ukrajini pri izvozu kmetijskih proizvodov. Po ruski invaziji na Ukrajino in njeni blokadi ukrajinskih pristanišč je treba za ukrajinsko žitno in drugo kmetijsko blago poiskati alternativne logistične poti, da to blago doseže svoj namembni kraj. Komisija je v Sporočilu predstavila akcijski načrt za vzpostavitev „solidarnostnih pasov“, da bi Ukrajina lahko izvažala žito, pa tudi uvažala blago, ki ga potrebuje, od humanitarne pomoči do živalske krme in gnojil. To bo prispevalo k podpiranju ukrajinskega gospodarstva in svetovne prehranske varnosti. Komisija je skupaj z državami članicami in deležniki opredelila nekaj prednostnih ukrepov:

- dajanje na voljo dodatnih tovornih tirnih vozil, plovil in tovornjakov;
- zagotavljanje zadostne zmogljivosti prometnih omrežij in terminalov za pretovarjanje za izvoz ukrajinskih kmetijskih proizvodov;
- spodbujanje čim večje prožnosti in ustreznega osebja za carinske operacije in druge inšpekcijske preglede;
- opredelitev možnosti za skladiščenje ukrajinskega kmetijskega blaga na ozemlju EU;
- srednjeročno izboljšanje povezljivosti med EU in Ukrajino s povečanjem infrastrukturnih zmogljivosti novih izvoznih koridorjev in vzpostavitvijo nove infrastrukturne povezave v okviru obnove Ukrajine.

- Komisija je 12. maja odobrila dogovor na visoki ravni⁴⁴ z Ukrajino o novih informativnih zemljevidih za vseevropsko prometno omrežje (TEN-T) za Ukrajino kot del politike Komisije o razširitvi TEN-T na sosednje države.

3 PRIPRAVLJENOST NA KRIZO

Ruska vojna proti Ukrajini je pokazala, kako pomembno je biti pripravljen. Zahvaljujoč obstoječim zmogljivostim je EU lahko hitro vzpostavila učinkovito pomoč za Ukrajino in begunce, ki bežijo iz države. Ne poznamo še celotnega vpliva vojne ali naslednje krize, ki bi lahko vplivala na promet. Učinkovit mehanizem odzivanja ne bi smel biti usmerjen samo v en način prevoza, saj lahko sistemske motnje v enem načinu prevoza vplivajo na celotno omrežje.

Poročilo o strateškem predvidevanju EU za leto 2021⁴⁵ poudarja dejavnike, ki bi lahko vplivali na promet v EU, kot so podnebne spremembe in drugi okoljski izzivi, varnostne grožnje in terorizem, digitalna hiperpovezljivost in tehnološka preobrazba. V preteklosti je bilo več terorističnih napadov ali poskusov usmerjenih v promet EU, saj je ta učinkovit cilj zaradi velikega števila ljudi, ki ga dnevno uporabljajo⁴⁶. V času pandemije COVID-19 so bile napadene

42 COM(2022) 108 final.

43 COM(2022) 217 final.

44 C(2022) 3204 final.

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

46 Madrid (2004), London (2005), Glasgow (2007), frankfurtsko letališče (2011), Oignes (Thalys, 2015), Bruselj (2016), Würzburg (2016), Bruselj (2017) ali London (2017).

telekomunikacije, vključno z infrastrukturo 3G/4G/5G (npr. ponavljalniki, mostovi za ponavljalnike in bazne postaje) ter druge omrežne komponente (npr. releji in kabli). Julija 2021 so poplave v Belgiji in Nemčiji povzročile veliko smrtnih žrtev in hude, dolgotrajne motnje v prometu.

Posebno pozornost je treba nameniti kibernetiki varnosti. V strategiji za trajnostno in pametno mobilnost je priznana potreba po visokoprednostni obravnavi prometne kibernetike varnosti za spoprijemanje s kibernetičnimi grožnjami. Po podatkih Agencije Evropske unije za kibernetično varnost (ENISA)⁴⁷ se storilci kibernetičnih kaznivih dejanj usmerjajo v kritično zdravstveno, prometno⁴⁸ in energetska infrastrukturo. Ruska agresija na Ukrajino je povečala zaskrbljenost zaradi kibernetične grožnje, tudi proti ciljem EU.

3.1 Krizna načela v prometu

Za pripravo na pomembne dogodke in odzivanje nanje bi bilo treba poleg drugih zadevnih načel EU vedno spoštovati tudi spodaj opisana krizna načela.

- I. **Sorazmernost:** ukrepe, ki omejujejo prevoz blaga ali ljudi, uvesti le v skrajnem primeru. Vsi ukrepi morajo biti ustrezno utemeljeni, podprti z dokazi in sorazmerni, treba jih je redno spremljati in pregledovati, o njih hitro obveščati, morajo biti začasni in treba jih je čim prej odpraviti⁴⁹.
- II. **Nediskriminacija:** ukrepi ne bi smeli neupravičeno diskriminirati na podlagi državljanstva ali porekla blaga ali diskriminirati med različnimi načini prevoza ali blagom, ki se prevaža. Zagotoviti bi morali nediskriminatorno obravnavo delavcev v prometu (vključno z državljani tretjih držav, ki prebivajo v EU) in se, kadar je to mogoče, izogniti omejitvam potovanj ali prometa ali kakršnim koli drugim upravnim bremenom, ki jih zadevajo, saj imajo ključno vlogo v dobavnih verigah tovornih vozil. Enako velja za nediskriminacijo potnikov.
- III. **Usklajevanje:** vsi ukrepi bi morali biti usklajeni z organi za promet prek mreže nacionalnih kontaktnih točk za prevoz. Med mrežo, EU in mednarodnimi horizontalnimi forumi za krizno upravljanje bi bilo treba vzpostaviti komunikacijske kanale. Usklajevanje med zadevnimi organi mora potekati od samega začetka, zlasti kadar se nanaša na vseevropsko prometno omrežje in več kot eno državo članico.
- IV. **Preglednost, komunikacija in dialog:** vse ukrepe je treba pred začetkom veljavnosti⁵⁰ jasno sporočiti prizadetim deležnikom, z deležniki razpravljati o njih in jih po potrebi prilagoditi. Zagotoviti je treba stalen dialog z deležniki, vključno z mednarodnimi partnerji.
- V. **Skladnost s politiko EU:** izogniti se je treba nacionalnim in lokalnim ukrepom, ki škodujejo delovanju enotnega evropskega prometnega prostora. Ko bodo krizni ukrepi v prometu sprejeti na ravni EU, bi morali ustrezni organi nemudoma odpraviti nacionalne ukrepe.
- VI. **Integriteta prometnega sistema:** pri ukrepih, ki so sprejeti kot odziv na težave v enem načinu prevoza, bi bilo treba upoštevati in v celoti izkoristiti vse načine prevoza.

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

48 Na primer v pomorskem sektorju so kibernetični napadi od leta 2017 prizadeli štiri največje ladjarske družbe (APM Maersk, CMA CGM, COSCO, Mediterranean Shipping Company).

49 Enako velja za začasne preklince okoljskih, socialnih ali zdravstvenih zaščitnih ukrepov.

50 V posebnih okoliščinah, kot so gospodarske sankcije proti Rusiji, bo morda treba omejiti nekatera predhodna posvetovanja.

VII. **Skrb za potnike s posebnimi potrebami:** posebno pozornost bi bilo treba nameniti potrebam potnikov in skupin potnikov v ranljivem položaju (npr. osebam z zmanjšano mobilnostjo in/ali invalidom), običalim potnikom, potnikom, ki opravljajo bistvena dela, in čezmejnimi delavcem.

VIII. **Skrb za delavce v prometu:** delavci v prometu bi morali imeti zagotovljene varne, varovane in primerne delovne pogoje⁵¹.

3.2 Nabor kriznih orodij v prometu

Komisija predlaga nabor orodij z [10] ukrepi za krepitev pripravljenosti prometnega sektorja na krize in njegovih odzivnih zmogljivosti. Nabor orodij bi bilo treba uporabljati v skladu z zgoraj navedenimi načeli. Ukrepi segajo od dolgoročnih pripravljanih ukrepov do orodij, ki se lahko uporabljajo za takojšnje ukrepe. Skupni cilj je biti boljše pripravljen na hiter odziv na vsako nesrečo ali dogodek, ki bi lahko povzročil hude motnje v prometnem sistemu EU. Take motnje lahko povzročijo naravne nesreče, pandemije, teroristični napadi, kibernetični napadi, izsiljevalsko programje, vojaški spopadi, okvare infrastrukture (kot so porušitve mostov ali predorov) ali izpadi električne energije.

1) Priprava prometne zakonodaje EU na krizne razmere

Nekateri akti prometne zakonodaje že vsebujejo klavzule za primer izrednih razmer. Primeri so člen 21 uredbe o zračnih prevozih⁵², člen 5(5) uredbe o oddaji javnih naročil storitev kopenskega prevoza⁵³, člen 7(4) uredbe o pristaniških storitvah⁵⁴ in člen 10 uredbe o dostopu do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga⁵⁵. Nekateri akti sedanje zakonodaje že omenjajo obveznost zagotavljanja kriznih načrtov. V okviru četrtega železniškega svežnja⁵⁶ morajo železniška podjetja pripraviti krizne načrte za zaščito in pomoč potnikom, če pride do večjih motenj v prometu⁵⁷.

Spremeniti je treba prometno zakonodajo EU in uvesti določbe za boljše spoprijemanje z večjimi krizami, kjer je to ustrezno. Vendar te določbe ne bi smele povzročiti nepotrebnih izjem pri uporabi zakonodaje EU. Zato bi bilo treba pri spremembi ali sprejetju posebne uredbe ali direktive skrbno razmisliti o uvedbi takšnih klavzul. Z oceno učinka bi bilo treba oceniti, ali so klavzule o izrednih razmerah potrebne in kako bi jih bilo treba oblikovati.

V skladu s tem pristopom je Komisija v nedavnih revizijah zakonodaje o vseevropskem prometnem omrežju in inteligentnem prometnem sistemu⁵⁸ predlagala nekatere določbe. Krepitev čezmejnih

51 Vključno z upoštevanjem ustrezne zakonodaje EU in nacionalne zakonodaje na področju varnosti in zdravja pri delu, tudi v zvezi z Direktivo Sveta 89/391/EGS z dne 12. junija 1989 o uvajanju ukrepov za spodbujanje izboljšav varnosti in zdravja delavcev pri delu (UL L 183, 29.6.1989, str. 1).

52 Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (prenovitev) (UL L 293, 31.10.2008, str. 3).

53 Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70 (UL L 315, 3.12.2007, str. 1).

54 Uredba (EU) 2017/352 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. februarja 2017 o vzpostavitvi okvira za izvajanje pristaniških storitev in skupnih pravil o finančni preglednosti pristanišč (UL L 57, 3.3.2017, str. 1).

55 Uredba (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (UL L 300, 14.11.2009, str. 72).

56 Člen 54 Direktive 2012/34/EU o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (prenovitev).

57 Poleg tega nova uredba o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu (EU) 2021/782, ki se bo uporabljala od 7. junija 2023, od železniških podjetij zahteva, da pri pripravi takih načrtov sodelujejo z upravljavci postaj in infrastrukture. V kriznih načrtih mora biti upoštevana tudi potreba po dostopnih sistemih opozarjanja in obveščanja.

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

odsekov vseevropskega prometnega omrežja, povečanje multimodalnosti prek terminalov in prehod na trajnostne načine prevoza so primeri dolgoročnih ukrepov, potrebnih za boljšo pripravljenost. Komisija namerava analizirati, ali je primerno zagotoviti dodatno začasno prožnost pri uporabi pravil o cestnem prometu glede omejitev vožnje in času vožnje, obenem pa zagotoviti varnost prevoza v vsakem trenutku.

Te stalne določbe bi lahko odražale začasne ukrepe, uvedene kot odziv na krizo zaradi COVID-19, kot so ukrepi, uvedeni v okviru Omnibusa I in II ali sprememb uredbe o zračnih prevozi in uredbe o slotih⁵⁹ (glej oddelek 2.4). Podobno bi se na podlagi izkušenj, pridobljenih v pandemiji COVID-19, lahko začele že dolgo potrebne razprave o spremembi Uredbe št. 261/2004 o pravicah potnikov v zračnem prometu, da bi bila primerna za prihodnje krize. Uvedba kriznih načrtov bo tudi del tekoče ocene zakonodaje EU o pravicah potnikov.

2) Zagotavljanje ustrezne podpore prometnemu sektorju

Krepitev odpornosti prometnega sektorja je povezana z izboljšanjem povezljivosti in trajnostnosti prevoznega sistema EU. Komisija bo še naprej pozorno spremljala in podpirala izvajanje mehanizma za okrevanje in odpornost (RRF), ki bo prispeval k večji odpornosti prometnega sektorja pri vseh vrstah prevoza. Države članice nameravajo precejšen del sredstev iz mehanizma za okrevanje in odpornost nameniti prometu, kar ga uvršča med gospodarske sektorje, ki bodo imeli največ koristi od naložb v okviru NextGenerationEU. V okviru 24 načrtov za okrevanje in odpornost, ki jih je odobril Svet, bo na podlagi nacionalnih načrtov za okrevanje in odpornost namenjen znaten znesek za izboljšanje trajnostnosti evropskega sistema mobilnosti. Države članice bodo na splošno porabile 70,7 milijarde EUR za naložbe in reforme v zvezi s preходом na zeleni promet, kar je približno 15,7 % dodeljenih sredstev. Dodatne naložbe in reforme v prometnem sektorju obravnavajo druge prednostne naloge, kot so digitalna preobrazba ter socialna in teritorialna kohezija. V vsakem nacionalnem načrtu je del dodeljenih sredstev namenjen temu področju. V sedanjih geopolitičnih razmerah, na katere je znatno vplivala ruska vojaška agresija v Ukrajini, je zmanjšanje odvisnosti EU od fosilnih goriv še toliko nujnejše. Za reševanje teh izzivov je Komisija 18. maja 2022 objavila načrt REPowerEU⁶⁰, v katerem so določeni skupni evropski ukrepi na tem področju. Mehanizem za okrevanje in odpornost bo imel osrednjo vlogo pri mobilizaciji in uporabi razpoložljivih sredstev na evropski in nacionalni ravni za doseganje ciljev načrta REPowerEU. Poleg tega so finančni instrumenti, kot so Instrument za povezovanje Evrope, vključno z njegovim digitalnim delom (IPE Digitalno), Kohezijski sklad, Evropski sklad za regionalni razvoj in sklad InvestEU, ključni za izboljšanje odpornosti enotnega trga prek naložb v infrastrukturo za povezljivost, digitalizacijo in digitalno povezljivost ter multimodalnost prometnega sistema EU, pa tudi za zmanjšanje njegove odvisnosti od fosilnih goriv.

Za hiter odziv na prihodnje krize bi morale Komisija in države članice mobilizirati druge sklade, kot je to ustrezno glede na naravo krize. Odziv bi lahko bil tudi v obliki finančne pomoči, in sicer z začasnim spregledom plačilnih obveznosti. Komisija bi lahko proučila tudi zakonodajne ukrepe za zagotavljanje finančne pomoči prometnemu sektorju. Ti ukrepi bi lahko upravnemu organu pristanišča ali pristojnemu organu omogočili, da opusti, zmanjša ali odloži plačilo pristojbin za infrastrukturo v morskih pristaniščih, ali upravljavcem železniške infrastrukture omogočili, da določijo uporabnino za

⁵⁹ Uredba (EU) 2020/459 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. marca 2020 o spremembi Uredbe (EGS) št. 95/93 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 99, 31.3.2020, str. 1). Uredba (EU) 2021/250 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2021 o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93 glede začasne razbremenitve od pravil uporabe slotov na letališčih Unije zaradi krize zaradi COVID-19 (UL L 58, 19.2.2021, str. 1).

⁶⁰ COM(2022) 108 final.

dostop pod stroški obratovanja (glej oddelek 2.4). Glede na to, da je vsaka kriza drugačna in lahko zahteva drugačne ukrepe, se bo potreba po začasni državni pomoči analizirala od primera do primera, namesto da bi se vzpostavil stalen in neprilagodljiv okvir za prihodnost.

3) Zagotavljanje prostega pretoka blaga, storitev in ljudi

Sistem zelenih voznih pasov, ki je bil uspešno vzpostavljen med pandemijo COVID-19, se lahko po potrebi ponovno aktivira za obravnavo vseh novih kriz, ki vplivajo na promet v EU. Komisija je v predlogu zakonika o schengenskih mejah⁶¹ pojasnila in razširila seznam, ki ga mora država članica oceniti, kadar se odloča za začasno ponovno uvedbo nadzora na mejah, da se zagotovi, da nadzor na notranjih mejah ostane skrajni ukrep. Z novimi pravili se uvajajo tudi skupna orodja za učinkovitejše upravljanje zunanjih meja v primeru krize v javnem zdravju, ki temeljijo na izkušnjah, pridobljenih med pandemijo COVID-19. Komisija namerava leta 2022 predlagati **instrument enotnega trga za izredne razmere**. Zagotovil bo okvir za izvajanje ukrepov za odzivanje na krize, ki so pomembni za prometni sektor, zlasti za prosti pretok blaga, storitev in oseb, razpoložljivost proizvodov in storitev ter preglednost in usklajevanje.

Komisija je države članice pozvala, naj zagotovijo uporabo kriznih načel ter čim bolj zmanjšajo preglede, preverjanja in druge formalnosti, da se zmanjšajo zamude na mejnih prehodih z zelenimi voznimi pasovi in upošteva 15-minutna omejitev. Države članice lahko razmislijo tudi o začasnem preklicu vseh omejitev dostopa do cest na svojem ozemlju (prepovedi ob koncu tedna, nočne prepovedi, prepovedi za nekatere prometne sektorje zaradi zmanjšanja hrupa itd.), da se olajša cestni tovorni promet in potrebni prosti pretok delavcev v prometu. Zagotoviti bi morale tudi, da se elektronska predložitev/prikaz dokumentov šteje za zadostno in da se spodbuja. Države članice bi morale tudi še naprej priznavati potrdilo za delavce v sektorju mednarodnega prevoza, ki opravljajo čezmejne storitve, kot je predlagano v Prilogi 3 k sporočilu o zelenih voznih pasovih⁶². To potrdilo je bilo že dodano Praktičnemu priročniku EU za mejne policiste⁶³.

Če pride do podobne krize kot COVID-19, bi morale Komisija in države članice uporabiti pridobljene izkušnje pri razvoju skupnih predlog digitalnih obrazcev EU za lokalizacijo potnikov⁶⁴ in platforme za izmenjavo podatkov o potnikih za čezmejno iskanje stikov. Orodja, razvita na ravni EU, bi bilo treba po potrebi hitro in enostavno ponovno aktivirati.

Vzpostavitev voznih pasov za nujno pomoč za humanitarne konvoje in tovornjake

Sporočilo o operativnih smernicah za upravljanje zunanjih meja državam članicam nalaga, naj na svojih mejnih prehodih določijo posebne vozne pasove kot vozne pasove za nujno pomoč, da se humanitarnim konvojem omogoči hitro in varno prečkanje meje med EU in Ukrajino. Prav tako se spodbuja določitev podobnih voznih pasov za tovornjake, da se zagotovi stalna dobava blaga in storitev ter varna vrnitev delavcev v prometu iz Ukrajine⁶⁵.

61 COM(2021) 891 final.

62 C(2020) 1897.

63 C(2019) 7131 final.

64 Izvedbeni sklep 2021/858 in Izvedbeni sklep 2021/1212 določata pravno podlago za izmenjavo podatkov o okuženih potnikih in izpostavljenih osebah za čezmejno iskanje stikov.

65 Poleg tega je bila sprejeta posebna ureditev, da se olajšajo transferni leti ljudi, ki bežijo iz Ukrajine in so na poti v EU prispeli v Moldavijo. Moldavija je izdala prepoved letov, ki jo je bilo treba spremeniti, da se je omogočilo izvajanje teh letov.

4) Upravljanje begunskih tokov ter repatriacija obtičalih potnikov in delavcev v prometu

V državah, ki niso članice EU, bi morale delegacije EU in države članice z veleposlaništvu ali konzulati še naprej krepiti pripravljenost konzulatov na krize, zlasti z lokalnimi kriznimi načrti. Treba bi bilo proučiti in ustanoviti skupne konzularne skupine EU za odzivanje na krize, vključno z morebitnim sodelovanjem držav članic brez predstavnštva. Evropska služba za zunanje delovanje (ESZD) je okrepila svoj konzularni odziv in pripravljenost z ustanovitvijo konzularne krizne skupine, ki je pripravljena ukrepati in z mrežo delegacij EU usklajevati prizadevanja za repatriacije, ki jih organizirajo države članice (pod pokroviteljstvom mehanizma EU na področju civilne zaščite ali ne).

Po potrebi se bosta uporabila mehanizem EU na področju civilne zaščite in rezerva rescEU. Potniki ali delavci lahko obtičijo na ozemlju EU ali zunaj njega. Za pripravo na prihodnje krize in odzivanje nanje bo ESZD še naprej prispevala h kriznemu sodelovanju in usklajevanju, ob tesnem sodelovanju z državami članicami. V prihodnjih krizah bo mehanizem EU na področju civilne zaščite podpiral repatriacijo državljanov EU, ki so obtičali zunaj EU. Mehanizem morajo hitro aktivirati vlade prizadetih državljanov. Država članica, ki usklajuje pomoč za vse prizadete državljane EU, lahko tudi pošlje prošnjo Centru Komisije za usklajevanje nujnega odziva.

Evakuacijo lahko prostovoljno izvedejo države članice in/ali v mehanizmu sodelujoče države⁶⁶, Komisija pa lahko sofinancira do 75 % stroškov prevoza. Revidirana zakonodaja o mehanizmu⁶⁷ določa možnost razvoja večnamenskih zrakoplovov za rezervo rescEU za medicinsko evakuacijo. V prihodnosti bi lahko Komisija te zrakoplove uporabila v skrajnem primeru, v odgovor državam članicam na prošnje za pomoč pri konzularnih evakuacijah. V primeru zdravstvene krize se lahko v okviru operacije medicinske evakuacije ter prek sistema zgodnjega obveščanja in odzivanja EU ob usklajevanju s Komisijo aktivira medicinska evakuacija potnikov in delavcev EU v prometu.

Komisija in ESZD bosta usklajevali in spremljali vzpostavitev tranzitnih koridorjev za varen prehod. V skladu s sporočilom o zelenih voznih pasovih iz marca 2020 bi morale države članice vzpostaviti tranzitne koridorje za zasebne voznike in njihove potnike (ne glede na njihovo državljanstvo) ter vse državljane EU, ki so v postopku repatriacije⁶⁸. Države članice bi morale zagotoviti tudi, da je vsaj eno letališče namenjeno za repatriacijo in mednarodne lete v humanitarne namene. Taki koridorji bi morali biti del nacionalnih načrtov za izredne razmere.

Države članice bi morale ljudem omogočiti potovanje in jim pomagati, da se vrnejo domov. Državljan EU, ki so bili prepeljani nazaj iz kriznih območij in še niso dosegli države prebivanja v EU, ne bi smeli potovati skupaj v velikem številu, saj lahko to povzroči zastoje v infrastrukturnih/logističnih vozliščih. Države članice, katerih državljani so v tranzitu v drugi državi EU, bi morale tej drugi državi pomagati pri repatriaciji prizadetih državljanov.

Države članice bi morale pomagati državljanom držav nečlanic EU, ki prihajajo iz konfliktnih območij ali drugih območij v težavah, ter jim pomagati pri nadaljnjem potovanju. To lahko vključuje vzpostavitev sprejemnih objektov in varnih tranzitnih koridorjev, začasno opustitev posebnih zahtev (npr. tranzitnih dovoljenj) ter izvajanje mejnih kontrol na varni lokaciji stran od meje, da se prepreči nastanek dolgih čakalnih vrst. V skladu s sporočilom o operativnih smernicah za upravljanje

66 Sodelujoče države v mehanizmu (Islandija, Norveška, Srbija, Severna Makedonija, Črna gora in Turčija).

67 Uredba (EU) 2021/836 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. maja 2021 o spremembi Sklepa št. 1313/2013/EU o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite, UL L 185/1, 26.5.2021.

68 Države članice morajo državljanom EU, ki v državi nečlanici EU nimajo svojega predstavništva, pomagati pod enakimi pogoji, kot pomagajo svojim državljanom.

zunanjih meja⁶⁹ bi morale države članice uporabljati stalne enote agencije Frontex in Europol, ki jih je mogoče razporediti za upravljanje in izboljšanje prometnih tokov na mejah (preverjanje potovalnih dokumentov, potrtil v zvezi s COVID-19 itd.). Operativne smernice se uporabljajo v vseh državah članicah in ne samo v državah, ki mejijo na konfliktno območje. To olajša prehajanje notranjih meja EU, preprečuje zastoje in pomaga ljudem, ki bežijo s konfliktnega območja, pri nadaljnjem potovanju. To vključuje mejne prehode med neschengenskimi in schengenskimi državami.

V kriznih razmerah so lahko v ranljivem položaju predvsem invalidi. Invalidni potniki se lahko v izrednih razmerah spoprijemajo z ovirami pri dostopu do prevoza. Zato države članice zagotovijo ciljno usmerjeno ukrepanje in upoštevanje invalidnosti pri vsakem od zgoraj navedenih ukrepov. Upoštevati je treba posebne potrebe invalidov, da se v skladu s Konvencijo ZN o pravicah invalidov med upravljanjem krize zagotovi dostopnost, razumna prilagoditev in njihova varnost.⁷⁰

Zagotavljanje nemotnih izmenjav posadk in repatriacije pomorščakov

Zagotavljanje podpore pomorščakom zahteva poseben mehanizem. Komisija predlaga, naj temelji na treh značilnostih:

- **Forum deležnikov na področju pomorstva:** Forum, ki ga ustanovi Komisija, bo redno in skrbno usklajeval izmenjave posadk in težave pri potovanju pomorščakov v nujnih primerih. Forum se bo aktiviral hitro in bo vključeval vse deležnike, vključno z nacionalnimi kriznimi centri in socialnimi partnerji, da se zagotovi pravočasna in ustrezna razprava o vseh nastajajočih vprašanjih in njihova obravnava. Opredelil bo morebitne težave, povečal odpornost sistema delovne sile v industriji ladijskega prometa in okreplil stabilnost dobavne verige EU.
- **Tesnejše sodelovanje z matičnimi državami:** Komisija in ESZD bosta na podlagi obveščanja med pandemijo COVID-19 sodelovali z delegacijami EU v državah, ki zagotavljajo delovno silo. Uporabili bosta izkušnje pomorščakov z njihovih potovanj med krizo COVID-19 ter opredelili načine za zagotovitev nemotnih izmenjav posadk in repatriacije v te države. To bo pomorščakom olajšalo hitro vrnitev domov zaradi izkrcanja, zlasti v nujnih primerih.
- **Izboljšani podatki:** Pomembna težava je pomanjkanje podatkov o tem, kje pomorščaki delajo in potujejo. Ti podatki so bistveni za oceno obsega vsake izmenjave posadke in težav pomorščakov pri potovanjih ter njihovo oceno in obravnavo. Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA) si bo zato prizadevala zbrati in analizirati te informacije. Ta zbirka podatkov se lahko nato vključi v pobude Komisije in držav članic za pripravo kriznih ukrepov za prihodnje krize.

5) Zagotavljanje minimalne prometne povezljivosti in zaščite potnikov

Ko so prevozne storitve pod pritiskom, je pomembno ohraniti ustrezen javni prevoz v mestih in regijah ter med njimi. To je lahko še posebno zahtevno za obmejna območja, kjer je zagotavljanje bistvenih storitev lahko odvisno od obmejnih delavcev. Države članice bi zato morale razmisliti o nujnih oddajah javnih naročil skupnih prevoznih storitev ali o spremembi obstoječih pogodb za potrebe potovanj javnosti. Pravila EU o javnem prevozu v železniškem, cestnem in pomorskem prometu že določajo nujni postopek pod določenimi pogoji. Komisija bo v okviru revizije uredbe o zračnih prevozih proučila možnosti olajšanja nujne oddaje javnih naročil storitev s strani držav članic, da se zagotovi osnovna povezljivost v krizi.

69 C(2022) 1404 final.

70 Členi 2, 9 in 11 Konvencije ZN o pravicah invalidov.

Komisija tudi poziva regionalne in lokalne organe, naj okrepijo svojo pripravljenost. Komisija je na podlagi smernic o načrtovanju za odpornejšo in trdnjšo mobilnost v mestih⁷¹ opozorila, da se je treba pripraviti na vse morebitne izredne razmere, in opozorila na pomen mobilnosti v mestih v splošni odpornosti mestnih območij. To se bo odrazilo v nadaljnjih ukrepih, kot so priporočilo Komisije o načrtih za trajnostno mobilnost v mestih, načrtovano za leto 2022, in namenske razprave z državami članicami in strokovnjaki za mesta o dodatnih ukrepih za večjo odpornost mobilnosti v mestih.

Drug način zagotavljanja minimalne povezljivosti v kriznih razmerah je krepitev odpornosti prometne infrastrukture in prevoznikov na pretrase. Na podlagi predloga Komisije za novo uredbo o vseevropskem prometnem omrežju bi morale države članice izboljšati varnost in odpornost vseevropskega prometnega omrežja na podnebne spremembe, okoljske nesreče in nesreče, ki jih povzroči človek, ter druge izjemne dogodke, ki vplivajo na prometni sistem EU.

Komisija proučuje zakonodajne pobude za zaščito potnikov pred tveganjem likvidnostne krize ali plačilne nesposobnosti prevoznikov, kar je pogosto povezano s krizo. Komisija bo prav tako pojasnila in zaščitila pravice potnikov, če bodo zaradi krize pod pritiskom, ter pojasnila, kako jih zaščititi pred tveganji, ki niso upoštevana v veljavnih pravilih o pravicah potnikov v EU.

6) Izmenjava informacij o prevozu

Izmenjava informacij med glavnimi akterji je ključna. Komisija, organi držav članic (vključno s tistimi na podnacionalni ravni), agencije EU, druge institucije EU (vključno s Parlamentom in Svetom), prevozna podjetja, potniki, delavci v prometu, podjetja in prevozne organizacije ter združenja bi si morali izmenjevati posodobljene informacije in imeti dostop do njih, da lahko sodelujejo pri reševanju težav. Za učinkovit odziv na krizo sta pomembna tudi redna razprava in sodelovanje na mednarodni ravni (npr. Mednarodna organizacija civilnega letalstva, Mednarodna pomorska organizacija in Svetovna zdravstvena organizacija). Za pripravljenost na vse možne krize (npr. od izpadov interneta do izgube satelitske komunikacije) bo treba pri pripravi kriznega scenarija opredeliti protokole o najprimernejšem komunikacijskem kanalu / kanalu za razširjanje informacij in s tem povezanih vprašanjih. Če pride do napada na ključne komunikacijske sisteme, je treba z organi držav članic vzpostaviti alternativne in rezervne sisteme, da se zagotovi učinkovita komunikacija med deležniki. Če pride do okvare na običajnih kanalih, se bodo obravnavali alternativni načini sporočanja in zbiranja informacij, da se omogoči dostop do informacij v realnem času.

Aplikacija Galileo Green Lane

Agencija EU za vesoljski program je razvila mobilno aplikacijo Galileo Green Lane, ki omogoča vpogled v meje EU v realnem času, spremlja stanje na mejah in ponuja informacije o čakalnih dobah. Pomagala je voznikom tovornjakov in prevoznim podjetjem pri načrtovanju potovanj in reševanju težav, ki jih povzročajo omejitve potovanj. Prav tako je nacionalnim organom pomagala pri učinkovitejšem upravljanju tranzita blaga. Komisija in Agencija EU za vesoljski program sta zagotovili sredstva za izboljšanje aplikacije Galileo Green Lane, ki trenutno poteka in bi moralo vključevati značilnosti in geografsko pokritost, opredeljeno v posodobljenem sporočilu o zelenih voznih pasovih.

⁷¹ COM(2021) 811 final.

7) Krepitev usklajevanja prometne politike

Mreža nacionalnih kontaktnih točk za prevoz bo še naprej osrednja točka za razprave o prometnih krizah. Tako se bo preprečilo vzporedno odločanje, forum s strokovnim znanjem o sektorju pa bo omogočal hiter odziv in obravnavo posebnih značilnosti prevoza. Na podlagi pozitivnih izkušenj z mrežo in v skladu z mnenji deležnikov, da je treba bolje usklajevati nacionalne ukrepe in skrajšati odzivni čas, Komisija predlaga okrepitev vloge mreže, da bo ta postala trajnejša, s širšim naborom nalog in pripravljena na hiter odziv v vsakem trenutku. **Mreža bi morala še naprej delovati prožno in neformalno, da se omogoči hiter odziv na krize, ki povzročajo trajne in hude motnje v prometnem sistemu EU.** Delovati bi morala kot forum za razpravo in izvajanje kriznih ukrepov ter njihovo deaktivacijo. Komisija bo predsedovala mreži, v kateri bodo združeni predstavniki ministrstev in agencij držav članic za promet ter prometnih agencij EU. Drugi sodelujoči, kot so druge agencije in organi EU, predstavniki drugih ministrstev držav članic in deležniki na področju prometa, bi lahko bili povabljeni k sodelovanju v razpravah za vsak primer posebej.

Komisija bo zagotovila pretok informacij med mrežo, enotno ureditvijo EU za politično odzivanje na krize, drugimi skupinami Sveta ter forumi EU in mednarodnimi forumi. Mreža bo poročala tudi o rezultatih preizkusov pripravljenosti na krize, ki jih organizirajo agencije EU in mednarodni partnerji. Lahko tudi predlaga in usklajuje namensko usposabljanje za preskušanje protokolov in izboljšanje pripravljenosti na krizo. Mreža bo po potrebi sodelovala pri preizkusih pripravljenosti. Komisija bo tudi še naprej redno spremljala čakalne dobe na mejnih prehodih z zelenimi voznimi pasovi in o njih poročala mreži. To bo omogočilo takojšen odziv na morebitne nove težave.

8) Krepitev kibernetске varnosti

Komisija bo okrepila sodelovanje na področju kibernetске varnosti z Agencijo Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA), Evropsko agencijo za pomorsko varnost (EMSA), Agencijo EU za železnice (ERA), Agencijo Evropske unije za operativno upravljanje obsežnih informacijskih sistemov s področja svobode, varnosti in pravice ter Agencijo Evropske unije za kibernetско varnost (ENISA). Na podlagi veljavne letalske in pomorske zakonodaje EU morajo organi in deležniki izvesti ocene tveganja, ki opredeljujejo kritične podatke in sisteme, ter vzpostaviti ustrezne ukrepe za obvladovanje vseh preostalih tveganj. Te ukrepe bi bilo treba nadalje razviti za izboljšanje kibernetске ozaveščenosti, kibernetске odpornosti, usposabljanja in izmenjave informacij. V skladu z ukrepom 3 bi bilo treba pri prihodnjih revizijah prometne zakonodaje EU upoštevati tveganja kibernetskega napada in jih po potrebi obravnavati.

Komisija je predlagala celovit zakonodajni okvir za varstvo kritične infrastrukture, ki vključuje tudi odpornost prometnega sektorja. Predlog revizije direktive o odpornosti kritičnih subjektov⁷² zahteva, da kritični subjekti, za katere države članice ugotovijo, da zagotavljajo bistvene storitve na notranjem trgu, opravijo ocene tveganja in sprejmejo ukrepe za povečanje odpornosti, da se izboljša njihova odpornost proti vsem relevantnim tveganjem, ki jih povzroči človek, in naravnim nekibernetским tveganjem. Ko bo končno besedilo sprejeto, si bo Komisija prizadevala zagotoviti njegovo pravočasno uvedbo ter zagotoviti podporo državam članicam in kritičnim subjektom, vključno s pregledom tveganja na ravni Unije, izmenjavo najboljših praks, preizkusi in spodbujanjem sodelovanja z državami članicami. Komisija v svojem vzporednem predlogu za revizijo direktive o varnosti omrežij in informacijskih sistemov⁷³ predlaga krepitev odpornosti in pripravljenosti, tako da od

72 COM(2020) 829 final.

73 COM(2020) 823 final.

organizacij, vključno s tistimi v prometnem sektorju, zahteva, naj uvedejo ukrepe za neprekinjeno poslovanje in krizno upravljanje.

Komisija in agencije EU bodo še naprej podpirale razvoj protokolov kibernetске varnosti, da se zagotovi neprekinjeno poslovanje v primeru izrednega dogodka. ENISA je izdala smernice za obvladovanje tveganj kibernetске varnosti v železniškem sektorju⁷⁴ in v pristaniščih⁷⁵. EASA pripravlja zakonodajo za zagotavljanje varnosti v civilnem letalstvu. EMSA sodeluje z državami članicami in pomorskim sektorjem pri ugotavljanju morebitnih vrzeli v kibernetски varnosti in opredeljevanju ukrepov za njihovo odpravo. To delo bo podlaga za nadaljnje delo s Komisijo, kot so ukrepi na področju kibernetске varnosti za ladje.

Komisija bo sodelovala tudi z mednarodnimi partnerji. OECD je leta 2021 sprejela smernice za lajšanje mednarodnih potovanj, ki temeljijo na digitalnem COVID potrdilu EU in drugih smernicah EU⁷⁶. Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO) je sprejela standarde o preventivnih ukrepih na področju kibernetске varnosti, ki so bili leta 2019 preneseni v zakonodajo EU o varovanju letalstva⁷⁷. Poleg tega je ICAO v resoluciji A40-12/1 med drugim pozvala države in industrijo, naj opredelijo grožnje in tveganja na področju kibernetске varnosti za operacije civilnega letalstva in kritične sisteme ter njihove posledice. Komisija in države članice dejavno sodelujejo tudi pri številnih tekočih dejavnostih ICAO na področju kibernetске varnosti, vključno z izvajanjem akcijskega načrta ICAO na področju kibernetске varnosti⁷⁸. Komisija bo še naprej tesno sodelovala z Eurocontrolom za spodbujanje usklajenega pristopa h kibernetски varnosti in kibernetски odpornosti z ozaveščanjem in sodelovanjem z deležniki za razvoj obrambe pred kibernetskimi grožnjami. Podobno bo Komisija še naprej podpirala mednarodno pomorsko kibernetско varnost v Mednarodni pomorski organizaciji (IMO). IMO zlasti priporoča, naj ladjarske družbe ustrezno obravnavajo kibernetška tveganja v svojih sistemih upravljanja varnosti, industrijska združenja pa so pripravila smernice, ki temeljijo na tem.

9) Preizkušanje izrednih razmer v prometu

Komisija skupaj z ustreznimi agencijami ali drugimi akterji in na podlagi obstoječih postopkov predlaga izvedbo preizkusov za nepredvidljive razmere z namenom ocene pripravljenosti na krize v skladu s tem načrtom.

Te preizkuse bi bilo treba vključiti v splošni sistem Komisije za krizno upravljanje in, kolikor je mogoče, v obstoječe vaje EU, da bi čim bolj povečali prispevek in rezultate. Primer tega je denimo vzporedna in usklajena vaja za leto 2022, ki bo vključevala prometno komponento. Takšni preizkusi bi lahko temeljili na možnih scenarijih, ki bi vplivali na prometni sistem EU, kot so pandemija, naravna nesreča, teroristični napad, pomanjkanje energije, obsežen kibernetски napad (vključno z izsiljevalskim programjem) ali hud izpad telekomunikacij. Glede na okoliščine bi si bilo treba prizadevati za vključitev ustreznih akterjev, ki lahko v največji možni meri prispevajo k preizkusom, kot so ENISA,

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 Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/1583 z dne 25. septembra 2019 o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2015/1998 o določitvi podrobnih ukrepov za izvajanje skupnih osnovnih standardov za varovanje letalstva v zvezi z ukrepi na področju kibernetске varnosti (C/2019/6825, UL L 246, 26.9.2019, str. 15).

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

EMSA, EASA, upravitelj omrežja Eurocontrol in ERA. Evropska koordinacijska celica za krizne razmere v letalstvu, ki jo upravlja upravitelj omrežja Eurocontrola, lahko pomaga pri reševanju izzivov v letalskem sektorju, kot so zdravstvene omejitve, omejitve na mejah in pri potovanjih.

Izkušnje, pridobljene pri preizkusih za nepredvidljive razmere, bi morale prometni industriji oziroma organom pomagati pri razvoju njihovih lastnih načrtov neprekinjenega poslovanja. Razmisliti bi morali o vzpostavitvi rezervnih sistemov in drugih rešitev (npr. alternativne poti, razpršena dobava, alternativna goriva, rezervne podatkovne zbirke, neprekinjena povezljivost ter drugi tehnološki sistemi in infrastrukture) za odzivanje na različne krize. Države članice bi morale tudi še naprej krepiti odpornost in razpoložljivost prometne infrastrukture na svojem ozemlju (vključno s pristanišči in letališči) ter zagotavljati razpoložljivost pomožnih storitev (kot so dostop do polnilnih postaj, ustrezna raven sanitarnih, gostinskih in nastanitvenih storitev). Rezultate preizkusov za izredne razmere bi bilo treba uporabiti tudi za usposabljanje (v sodelovanju z deležniki na področju prometa in državami članicami) in ozaveščanje. Mreža nacionalnih kontaktnih točk za prevoz bo razpravljala o izkušnjah, pridobljenih pri takih preizkusih, in po potrebi predlagala namensko usposabljanje za pripravljenost.

10) Sodelovanje z mednarodnimi partnerji

Vsaka kriza, ki vpliva na prometni sistem EU, bi lahko imela globalno razsežnost. Povratne informacije javnega posvetovanja⁷⁹ kažejo, da je treba okrepiti mehanizme za mednarodno usklajevanje, saj je pandemija COVID-19 razkrila pomanjkljivosti v sposobnosti usklajevanja globalnega odziva. Zato bi bilo treba o krepitvi pripravljenosti na krize redno razpravljati z glavnimi mednarodnimi partnerji EU, zlasti tistimi s tesnejšimi povezavami in tistimi s posebnimi izkušnjami iz kriz, v skladu s strategijo Global Gateway. Pandemija COVID-19 in ruska invazija na Ukrajino sta poudarila pomen sodelovanja z Zahodnim Balkanom – prek prometne skupnosti – za učinkovito delovanje zelenih voznih pasov zunaj EU **ter za razširitev vseevropskega prometnega omrežja.** Podobno sta nedavni krizi pokazali tudi, da je treba posebno pozornost nameniti Osrednji Aziji ter oddaljenim območjem in čezmorskim ozemljem, glede na njihove posebne prometne potrebe. Komisija in ESZD bosta še naprej spodbujali pripravljenost na krize v vseh zadevnih mednarodnih forumih in organizacijah, kot sta ICAO in IMO. Poleg tega načrtovana sprememba zakonika o schengenskih mejah glede racionalizacije postopka za sprejetje omejitev nebitvenih potovanj poudarja tudi potrebo po dobrem sodelovanju z državami, ki niso članice EU. Hibridne grožnje so že v središču sodelovanja EU in Nata, ki temelji na skupnih izjavah iz Varšave in Bruslja iz leta 2016 in 2018⁸⁰.

4 SKLEPNE UGOTOVITVE

Agresija Rusije na Ukrajino močno vpliva na prometni sistem EU. Rast cen nafte in plina, prekinjene dobavne verige, zaprtje zračnega prostora in trgov ter morebitno pomanjkanje delavcev v prometu prispevajo k obstoječim izzivom pandemije COVID-19. Vendar pa konflikt kaže, da se je EU iz krize COVID-19 veliko naučila, glede na to, kako hitro se je že odzvala na vojno. Spor je tudi poudaril potrebo po zmanjšanju odvisnosti EU od uvoženih fosilnih goriv.

Področje tveganj se spreminja in potreben je celovit nabor orodij, opisanih v tem sporočilu. Raven pripravljenosti se lahko in bi se morala povečati. Pobude za preprečevanje in pripravljenost

⁷⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Nactr-izrednih-ukrepov-na-podrocju-prometa_sl

⁸⁰ Šesto poročilo o napredku pri izvajanju skupnega svežnja predlogov, ki sta ga Svet EU in Svet Nata potrdila 6. decembra 2016 in 5. decembra 2017, 3. junij 2021

nam sicer omogočajo, da se prilagodimo podnebnim spremembam in ublažimo razvijajoča se tveganja, vendar jih je treba nenehno prilagajati in pregledovati. Še naprej je treba izboljševati in krepiti sisteme zgodnjega opozarjanja, da se zagotovijo uporabne informacije in omogoči utemeljeno odločanje, pa tudi, da se zagotovi nadaljnji prenos zgodnjih informacij/ozaveščenosti v zgodnje ukrepanje. Pripravljenih rešitev za obravnavo nepredvidljive krize v prihodnosti ni. Najboljša rešitev je izboljšati znanje o ranljivostih in tveganjih ter jih ublažiti. To bo ustvarilo in ohranilo zmožnost EU za hiter, usklajen in sodelovalen odziv s kombinacijo ukrepov EU ter nacionalnih in lokalnih ukrepov.

Bistveno je, da države članice uporabljajo krizna načela in v celoti izkoristijo nabor kriznih orodij Komisije, ki se ujema z različnimi orodji za posebne težave, ki jih je treba obravnavati. Komisija bo dejavno usmerjala ta proces, da se v sodelovanju z agencijami EU vzpostavi pripravljenost za odzivanje na krize, tako da bo usklajevala mrežo nacionalnih kontaktnih točk za prevoz in vzdrževala redne razprave z mednarodnimi partnerji in deležniki.

Komisija bo podpirala države članice pri izboljšanju njihove pripravljenosti na krize. Države članice bi morale okrepiti sodelovanje in razprave z deležniki, da se okrepi njihova pripravljenost in odzivanje na krize, ki prizadenejo prometni sektor, na podlagi izkušenj iz krize COVID-19 in krize v Ukrajini ter različnih preizkusov za izredne razmere. Komisija bo ta proces podprla tudi z organizacijo rednih simulacijskih preizkusov za primere krize z agencijami EU in delila pridobljena znanja.

Komisija poziva Parlament in Svet, naj se v celoti vključita v zakonodajno delo za posodobitev in okrepitev odpornosti prometnega sektorja EU. Dokončanje dela v zvezi z nerešenimi predlogi o vseevropskem prometnem omrežju, inteligentnih prometnih sistemih, enotnem evropskem nebu, pobudi „ReFuelEU za letalstvo“, pobudi „FuelEU za pomorstvo“ in Uredbi o infrastrukturi za alternativna goriva bo bistvenega pomena za vzpostavitev dolgoročne odpornosti v prometu EU. Regionalni in lokalni organi EU bi morali prav tako sodelovati s Komisijo, da se izboljša mobilnost v mestih v skladu z novim okvirom za mobilnost v mestih.