



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 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

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	23 maj 2022
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2022) 211 final
Ärende:	MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET, RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN Beredningsplan för transportsektorn

För delegationerna bifogas dokument – COM(2022) 211 final.

Bilaga: COM(2022) 211 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 23.5.2022
COM(2022) 211 final

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT
REGIONKOMMITTÉN**

Beredskapsplan för transportsektorn

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET, RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN

Beredskapsplan för transportsektorn

1 INLEDNING

Under de två senaste åren har transportsektorn i EU drabbats hårt till följd av två stora kriser: covid-19-pandemin och Rysslands militära angrepp mot Ukraina. Både samhället i stort och transportsektorn har påverkats kraftigt av covid-19-pandemin¹. För att förhindra spridningen vidtogs ett antal åtgärder för att begränsa utrikes- och inrikesresor, såsom fysisk distansering, nedstängningsåtgärder, indragning av kollektivtrafik, kontaktsparning och karantän och stängning av gränser. Bristen på samordning av nationella åtgärder drabbade transportsektorn ytterligare genom att gränsöverskridande transporter hindrades², vilket i många fall förstärkte den chock som inledningsvis drabbade både människor och ekonomin³.

De totala konsekvenserna av Rysslands militära angrepp mot Ukraina kan ännu inte uppmätas. Sedan invasionen inleddes har medlemsstaternas myndigheter och transportföretag i EU – särskilt i de länder de som gränsar mot Ukraina – tillhandahållit humanitärt bistånd utan tidigare motstycke. Kriget och sanktionerna har också skapat många utmaningar för EU:s transportföretag: lastbilsförare som fastnat i ett konfliktområde, stängning av ryskt luftrum, förstörelse av Ukrainas transportinfrastruktur, avbrutna leveranskedjor och stigande oljepriser.

Dessa två händelser är inte de första allvarliga störningar som drabbat EU:s transportsystem. Den isländska vulkanen Eyjafjallajökulls utbrott den 14 mars 2010 och tunnelraset i Rastatt den 12 augusti 2017 fick systemeffekter på transportsektorn som drabbade både passagerare och gods.

I beredskapsplanen för transportsektorn, som redovisas i det här meddelandet, föreslås en verktygslåda för hantering av varje form av transportkris⁴. Den är ett svar på rådets uppmaning⁵ till kommissionen att upprätta en beredskapsplan för pandemier och andra allvarliga kriser för den europeiska godstransportsektorn. Dessutom föreskrevs i strategin för hållbar och smart mobilitet⁶ att kommissionen skulle ta fram en krisberedskapsplan för att säkerställa kontinuiteten och samordna åtgärder inom transportsektorn. Planen grundar sig på erfarenheter och initiativ från covid-19-pandemin, såsom meddelandet om gröna körfält⁷, riktlinjer för sjömän⁸ och den samlade covid-19-

1 Under 2020 uppgick mängden flygtrafik i Europa till 45 % av 2019 års nivåer och antalet passagerare minskade med över 70 % (källa: Eurocontrol). Under några månader 2020 var antalet ombord- och landstigande passagerare i hamnarna i EU nästan hälften (45 %) i förhållande till 2019. Där var även 42 % färre tågresenärer (källa: Eurostat). Den totala omsättningen för företag inom transportsektorn minskade med 13 % mellan 2019 och 2020.

2 För en databas över åtgärder, se <https://covid-statistics.jrc.ec.europa.eu/RMeasures>.

3 Covid-19-pandemins påverkan på den inre marknaden, IPOL_STU(2021)658219_EN.

4 Exempel på möjliga kriser omfattar naturkatastrofer, pandemier, terroristattacker, cyberattacker, utpressningsprogram, militära konflikter, bro- och tunnelras eller andra fel på infrastruktur samt strömavbrott.

5 Rådets slutsatser, ST 12391/20.

6 COM(2020) 789 final.

7 C(2020) 1897.

8 C(2020) 3100.

lagstiftningen om tillfälliga transportåtgärder⁹. Planen är ett av målen i Flaggskeppsinitiativ 8 – Stärka den inre marknaden (åtgärd 58) i strategin för hållbar och smart mobilitet. Den kompletterar åtgärd 56 om att bedöma covid-19-pandemins konsekvenser för förbindelserna och konkurrensen inom transportsektorn på den inre marknaden. Planen är inriktad på transportsektorn, och kommissionen kommer att behandla de bredare frågorna som gäller den fria rörligheten för varor, tjänster och personer i EU:s inre marknad samt tillgången på varor och tjänster i det kommande nödinstrumentet för den inre marknaden¹⁰.

Många av verktygen och principerna i denna plan har redan kunnat användas för att bidra till att lösa problem orsakade av Rysslands militära angrepp mot Ukraina. Även om vissa av de preliminära slutsatserna redovisas nedan, är det befogat att kontinuerligt göra nya bedömningar av de pågående utmaningarna. Därför inriktas nästa avsnitt främst på EU:s hantering av covid-19-pandemin. Det åtföljs av ett framåtblickande avsnitt om krisberedskap med principer för beredskap inom transportområdet samt en verktygslåda med åtgärder.

2 STÖD TILL TRANSPORTSEKTORN I KRISTIDER

EU agerade snabbt för att hantera de problem som orsakades av covid-19-pandemin och återställa transportförbindelserna. Insatserna inriktades på att säkerställa att flödet av varor och tillgången till transporttjänster upprätthölls utan förseningar. Pandemin visade dock hur ansvarsfördelningen mellan EU och medlemsstaterna i viktiga frågor, såsom hälsa och gränskontroll, kan skapa utmaningar när det gäller snabba och samordnade politiska insatser.

2.1 Samordna, övervaka och tillhandahålla information

Samordningen av transportsektorn förbättrades genom nätverket av nationella kontaktpunkter inom transportsektorn Det upprättades genom meddelandet om gröna körfält för att ta itu med särskilda transportproblem och har samordnats av kommissionen. Nätverket spelade en avgörande roll i krishanteringen och kompletterar EU:s arrangemang för integrerad politisk krishantering (IPCR), en mekanism som aktiverades redan i början av krisen i januari 2020.

Det har dock varit en utmaning att tillhandahålla information i realtid. Aktuell information har varit av stor vikt när pandemisituationen, krav och regler ständigt förändrats. Webbplatsen och mobilappen Re-open EU¹¹ har försett människor och företag i EU med information. Kommissionens webbplats Your Europe¹² var en viktig informationskälla med 9,9 miljoner besök i juli 2021. Dessa verktyg har spelat en viktig roll i återgången till säkert resande och säker turism. På grund av att regler ändrats ofta och att informationsflödet mellan nationella myndigheter och kommissionen inte varit optimalt, har information om vissa regler samtidigt varit inaktuella vissa gånger¹³. Webbplatsen har hjälpt passagerare men innehåller inte regler för transportarbetare.

9 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/698 av den 25 maj 2020 om särskilda och tillfälliga åtgärder med anledning av covid-19-utbrottet avseende förnyelse av eller förlängning av giltigheten för vissa certifikat, intyg, bevis, körkort och tillstånd samt uppskjutande av vissa regelbundna kontroller och regelbundna utbildningar inom vissa av transportlagstiftningens områden (EUT L 165, 27.5.2020, s. 10).

10 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13181-Inre-marknaden-nytt-EU-instrument-for-att-garantera-den-inre-marknadens-funktion-i-krislagen_sv

11 Re-open EU tillhandahåller covid-19-information om rese- och hälsoåtgärder i EU och länderna i Schengenområdet (Island, Liechtenstein, Norge och Schweiz). Informationen uppdateras ofta och finns på 24 språk.

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

13 Europeiska revisionsrättens bedömning av Re-Open.eu, särskild rapport nr 15/2021: Flygpasagerares rättigheter under covid-19-pandemin: centrala rättigheter har inte skyddats trots kommissionens insatser.

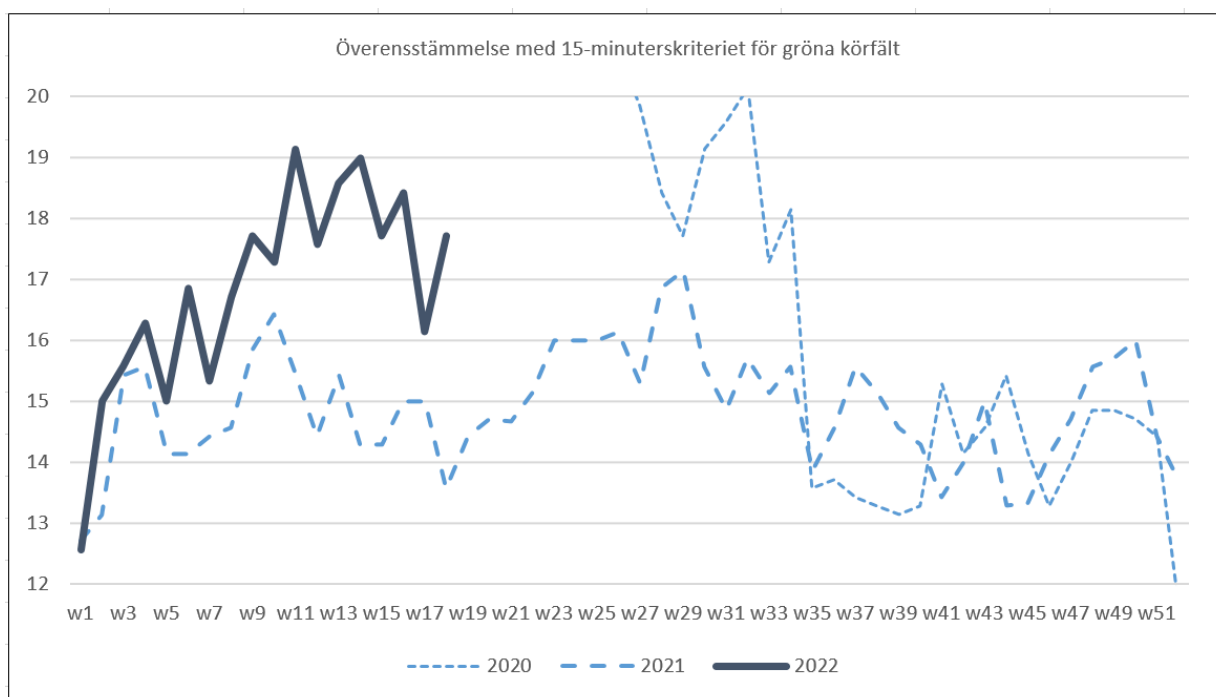
Rysslands angrepp mot Ukraina: samordning, övervakning och delning av information

Nätverket av nationella kontaktpunkter inom transportsektorn sammanträdde igen de första dagarna efter att Ryssland inlett sitt militära angrepp mot Ukraina. Det har utgjort ett forum för medlemsstaterna, kommissionen, andra EU-organ och ibland även företrädare för Ukraina. Nätverket har diskuterat och samordnat åtgärder för upprätta nya transportvägar och leveranskedjor och bevara dem som finns till och från Ukraina.

2.2 Undanröja hinder för godstransport

Systemet med gröna körfält¹⁴ har hållit igång EU-trafiken och gjort att transportarbetare har kunnat passera gränser på ett icke-diskriminerande sätt. Kommissionen uppmanade medlemsstaterna att utse inre gränser i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) till ”gröna gränsövergångar” där särskilda regler gäller. Det bör inte ta mer än 15 minuter att passera dessa gröna gränsövergångar vid inre landsgränser, och de bör vara öppna för alla godstransportfordon som transporterar alla typer av varor.

Det är allmänt erkänt bland berörda parter¹⁵ att den omedelbara effekten av gröna körfält var fortsatt oavbrutna transporttjänster och begränsade störningar i leveranskedjorna. Detta har minskat covid-19-restriktionernas ekonomiska konsekvenser för transportföretagen och bidragit till återhämtningen i EU. De gröna körfälten har bidragit till att bevara transportarbetares hälsa och säkerhet tack vare regler om sanitära tjänster och rastplatser. Åtgärden har varit en framgång: daglig övervakning, utvecklad av Europeiska unionens rymdprogrambyrå, har visat att genomsnittliga väntetider vid gränsövergångar inom Schengenområdet fortsatt har legat under 15-minuterströskeln¹⁶.



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

15 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Beredskapsplan-for-transportsektorn_sv

16 Den dagliga gränsövergångstiden var i genomsnitt 15,5 minuter vid alla gränsövergångar i EU längs det transeuropeiska transportnätet mellan den 3 juni 2020 (när övervakningen inleddes) och den 30 september 2021, med en standardavvikelse på 2,8 minuter. Motsvarande siffror för 2021 var 15,1 respektive 2 minuter.

Tabell 1: Genomsnittlig gränsövergångstid i minuter (alla gränsövergångar i EU) och dess linjära utveckling per vecka mellan juni 2020 och maj 2022.

Dessutom vidtog EU konkreta åtgärder för att säkerställa att lagstiftningen kunde ändras eller tolkas på ett sätt som upprätthöll transportförbindelserna under krisen. Vissa transportföretag klarade inte att genomföra de förfaranden som krävdes för att uppfylla EU-kraven om förnyelse av eller förlängning av giltigheten för vissa certifikat (t.ex. säkerhetscertifikat), intyg och bevis (t.ex. körkort) och tillstånd. På grund av åtgärder för att begränsa rörelsefriheten kunde inte medlemsstaterna säkerställa att relevanta tester, utbildningar och inspektioner inom ramen för EU:s transportregler genomfördes inom gällande tidsfrister. Genom antagandet av förordning (EU) 2020/698¹⁷ (Omnibus I) och förordning (EU) 2021/267¹⁸ (Omnibus II) förlängde EU de tidsfrister som fastställts i EU:s relevanta transportlagstiftning för utbildningar, inspektioner och utfärdande av certifikat, intyg och bevis och tillstånd. Dessa åtgärder, i vilka transportsäkerhet övervägdes noga, välkomnades generellt av berörda parter¹⁹ och har sett till att berörda transportföretag och enskilda kunnat fortsätta att driva sina verksamheter.

2.3 Samordna åtgärder i samband med resor för passagerare och transportarbetare

Sedan pandemin började har kommissionen främjat en samordnad strategi för inskränkningar i den fria rörligheten i EU som blev nödvändiga under denna. För att undvika transportstörningar bekräftades det i rådets rekommendation 2020/1475²⁰ och dess senare revideringar att arbetare i princip inte är tvungna att testa sig eller gå i karantän, och att om ett test behövs räcker det med ett antigensnabbtest. I efterföljande rekommendation, rådets rekommendation 2022/107²¹, föreskrivs att transportarbetare inte bör vara skyldiga att ha ett digitalt EU-covidintyg.

Som en reaktion på krisen i Ukraina underströk kommissionen transportarbetarnas avgörande roll för leveranskedjorna i sitt meddelande om operativa riktlinjer för förvaltning av de yttre gränserna i syfte att underlätta gränspassage vid gränserna mellan EU och Ukraina²². Kommissionen föreslog även en förenkling av förfarandena för gränsövergång för transportarbetare som är verksamma i Ukraina.

EU:s digitala covidintyg och digitala formulär för lokalisering av passagerare

17 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/698 av den 25 maj 2020 om särskilda och tillfälliga åtgärder med anledning av covid-19-utbrottet avseende förnyelse av eller förlängning av giltigheten för vissa certifikat, intyg, bevis, körkort och tillstånd samt uppskjutande av vissa regelbundna kontroller och regelbundna fortbildningar inom vissa av transportlagstiftningens områden (EUT L 165, 27.5.2020, s. 10).

18 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/267 av den 16 februari 2021 om särskilda och tillfälliga åtgärder med anledning av den fortsatta covid-19-krisen avseende förnyelse av eller förlängning av giltigheten för vissa certifikat, intyg, bevis, körkort och tillstånd, uppskjutande av vissa regelbundna kontroller och regelbundna fortbildningar inom vissa av transportlagstiftningens områden samt förlängning av vissa perioder som avses i förordning (EU) 2020/698 (EUT L 60, 22.2.2021, s. 1).

19 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Beredningsplan-for-transportsektorn_sv

20 Rådets rekommendation av den 13 oktober 2020 om en samordnad strategi för inskränkningar i den fria rörligheten med anledning av covid-19-pandemin (EUT L 337, 14.10.2020, s. 3).

21 Rådets rekommendation (EU) 2022/107 av den 25 januari 2022 om en samordnad strategi för att underlätta säker fri rörlighet under covid-19-pandemin och om ersättande av rekommendation (EU) 2020/1475 (kan läsas här: <http://data.europa.eu/eli/reco/2022/107/oj>).

22 C(2022) 1404 final.

EU:s säkra och driftskompatibla digitala covidintyg²³ och andra hälsoprotokoll som utvecklats av kommissionen och Europeiska centrumet för förebyggande och kontroll av sjukdomar tillsammans med relevanta transportorgan har spelat en central roll för att i möjligaste mån säkerställa säkert resande i EU. EU:s digitala covidintyg och ansträngningarna för att skapa en samordnad strategi för resor på EU-nivå har välkomnats av rese- och turistorganisationer som ett viktigt verktyg för att låta enskilda personer resa och uppmuntra dem att resa genom att skapa den nödvändiga förutsägbarheten. För att se till att allmänheten inte berövas detta effektiva och integritetsbevarande sätt att bevisa sin covid-19-status ifall vissa inskränkningar i den fria rörligheten på grundval av folkhälsan fortfarande skulle gälla efter den 30 juni 2022, föreslog kommissionen en förlängning av giltighetstiden för den rättsliga grunden för EU:s digitala covidintyg till den 30 juni 2023.

Flera medlemsstater införde dock formulär för lokalisering av passagerare och andra deklarerationer (t.ex. hälsodeklarerationer och inresedeclarationer) på ett sätt som inte var samordnat. Dessa är i olika format, och vissa finns bara i pappersform. Detta har orsakat olägenheter och förvirring för resenärerna, något som kunde ha undvikits med lämplig samordning.

Under covid-19-pandemin kunde 650 000 personer i EU återvända hem på ett säkert sätt tack vare EU:s och medlemsstaternas gemensamma ansträngningar. Över 100 000 personer, varav 90 060 EU-medborgare, repatrierades genom EU:s civilskyddsmekanism. Pandemin har även drabbat transportarbetare på ett betydande sätt. Dessa arbetare har varit väldigt utsatta under krisen och drabbats av inskränkningar när de förflyttat sig inom EU, däribland i form av ökade väntetider vid gränserna och begränsade möjligheter till inkvartering och vila. Sjömän har varit särskilt drabbade, och de har förhindrats i flera månader från att återvända hem på grund av inskränkningar och begränsade transportförbindelser. Kommissionen har gett medlemsstaterna riktlinjer för resor inom EU²⁴, med tonvikt vid behovet att säkerställa säkra transitkorridorer. Kommissionen har även bistått sjömän genom att rekommendera särskilda arrangemang för hälsa, repatriering och resor²⁵. Den har uppmanat medlemsstaterna att skapa ett nätverk av säkra hamnar där besättningar kunnat göra byten utan inskränkningar. Den har även lättat på visumkraven och infört undantag gällande karantän, inbegripet för sjömän från länder utanför EU.

Covid-19 och passagerares rättigheter

Kommissionen gav i ett tidigt skede riktlinjer om tillämpningen av lagstiftning om EU-passagerares rättigheter i samband med covid-19²⁶. Den utfärdade en rekommendation om värdebevis till passagerare och resenärer som ett alternativ till ersättning för inställda resor och transporttjänster. Den lyfte även fram hur medlemsstaterna kunde stödja transportföretagens ekonomiska likviditet²⁷. Kommissionen underrättade nätverket för konsumentskyddssamarbete i december 2020 om flera flygbolags policyer vid inställda flyg och för återbetalning. Detta ledde till diskussioner mellan kommissionen, nationella

23 Förordning (EU) 2021/953 om en ram för utfärdande, kontroll och godtagande av interoperabla intyg om vaccination mot, testning för och tillfrisknande från covid-19 (EU:s digitala covidintyg) för att underlätta fri rörlighet under covid-19-pandemin antogs av Europaparlamentet och rådet.

24 C(2020) 1897 final.

25 C(2020) 119/01.

26 Tolkningsriktlinjer av den 18 mars 2020, följt av en rekommendation om värdebevis av den 13 maj 2020.

27 Kommissionens rekommendation (EU) 2020/648 av den 13 maj 2020 om värdebevis som erbjuds passagerare och resenärer som ett alternativ till ersättning för inställda paketresetjänster och transporttjänster mot bakgrund av covid-19-pandemin (C/2020/3125, EUT L 151, 14.5.2020, s. 10).

konsumentskyddsmyndigheter och 16 större flygbolag. Som en följd av dessa åtog sig dessa flygbolag att tillhandahålla bättre information och göra återbetalningar i rimlig tid till passagerarna till följd av inställda flyg²⁸.

Kommissionen bad medlemsstaterna att använda EU Pilot-plattformen för att tillhandahålla information om tillämpning, övervakning och genomdrivande av lagstiftning om EU-passagerares rättigheter under covid-19-krisen. På plattformen uppmärksammas särskilt transportföretag och huruvida de låter passagerare välja mellan återbetalning och värdebevis. Kommissionen inledde överträdelseförfaranden mot de medlemsstater som hade infört regler i strid mot lagstiftningen om EU-passagerares rättigheter. Det ledde till att de motstridiga nationella reglerna togs bort.

2.4 Upprätthålla transportförbindelser

EU har också lättat på reglerna för transportföretag genom sina lagstiftningsändringar. Om ett lufttrafikföretag inte kan uppfylla sina finansiella skyldigheter under en tolv månadersperiod kan de tillståndsgivande myndigheterna i en medlemsstat välja att inte permanent eller tillfälligt återkalla företagets licens. Genom lagstiftningen infördes åtgärder för att stödja flygplatser och leverantörer av marktjänster, särskilt genom att låta flygplatser upphandla marktjänster i nödsituationer om en leverantör upphört med sin verksamhet på grund av covid-19-krisen²⁹.

Ändringar av förordningen om avgångs- och ankomsttider³⁰

EU antog snabbt lagstiftningsändringar för att låta lufttrafikföretag behålla sina ankomst- och avgångstider under nästa motsvarande tidtabellperiod, även om de inte kan utnyttja minst 80 % av tiderna enligt vad som normalt krävs. Syftet med dessa ändringar är att ge flygbolagen finansiella lättnader och undvika att de måste utföra flygningar bara för att kunna behålla sina ankomst- och avgångstider. Ändringarna ser även till att flygplatsernas kapacitet utnyttjas på ett konkurrenskraftigt sätt till fördel för konsumenter och förbindelser.

Lättnader i lagstiftningen för sjöfartssektorn har gjort det möjligt för en hamns ledningsgrupp eller den ansvariga myndigheten att avstå från, sänka eller ge uppskov med avgifter för hamninfrastruktur³¹. Inom järnvägssektorn har tillfälliga regler införts till fördel för järnvägsföretag, till exempel om att infrastrukturförvaltare tillåts att sätta tillträdesavgifter som är lägre än driftskostnaderna³². Införlivandet

28 För mer information om specifika flygbolags åtaganden, se https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/air-travel_en.

29 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/696 av den 25 maj 2020 om ändring av förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, med anledning av covid-19-pandemin (EUT L 165, 27.5.2020, s. 1).

30 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/459 av den 30 mars 2020 om ändring av förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EUT L 99, 31.3.2020, s. 1). Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/250 av den 16 februari 2021 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 vad gäller tillfälliga lättnader från reglerna om utnyttjande av ankomst- och avgångstider vid flygplatser i unionen på grund av covid-19-krisen (EUT L 58, 19.2.2021, s. 1).

31 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (EUT L 57, 3.3.2017, s. 1).

32 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1429 av den 7 oktober 2020 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet (EUT L 333, 12.10.2020, s. 1).

och genomförandet av vissa EU-regler har skjutits upp för att lätta medlemsstaternas börda så att de kan fokusera på att bekämpa virusutbredningen³³.

EU:s regler för statligt stöd har låtit medlemsstaterna tillhandahålla tillfällig nödhjälp som ska kompensera för plötsliga likviditetsförluster eller för skada i direkt samband med covid-19. Den 19 mars 2020 antog kommissionen en tillfällig ram för statliga stödåtgärder³⁴ för att stödja ekonomin under covid-19-krisen. Den angav villkoren för statligt stöd för att avhjälpa en allvarlig störning i en medlemsstats ekonomi. Ramen gäller för nästan alla sektorer och företag, inbegripet transportföretag, vilka kommissionen anser vara en av de mest drabbade sektorerna. Den syftar till att lätta företagets likviditetsbrist genom att exempelvis tillåta direkta bidrag, skattefördelar, statliga lånegarantier, subventionerade offentliga lån och rekapitalisering.

Kommissionen har också klargjort hur viktiga regler för transporter, statligt stöd och offentlig upphandling i EU ska tolkas under en kris genom att anta riktlinjer för medlemsstaterna. Detta har gjort att medlemsstaterna har kunnat anpassa befintliga kontrakt för allmän trafikplikt för land-³⁵, luft-³⁶ och sjötransport³⁷ till de behov som covid-19-krisen gett upphov till. Kommissionen har även utfärdat riktlinjer för förfarandet för brådskande tilldelning av nya kontrakt om allmän trafikplikt så att grundläggande transportförbindelser kan upprätthållas om krisen gör att kommersiella tjänsteföretag inte klarar uppgiften. Dessa lagstiftningsåtgärder är tillfälliga och begränsade till den tid som covid-19-krisen pågår. Att åtgärderna kunde antas så snabbt visar att kommissionen och parlamentet och rådet kan agera effektivt när sådana kriser uppstår.

Medlemsstaterna kan fatta nya beslut om allmän trafikplikt, särskilt om det finns en risk att förbindelser plötsligt går förlorade. Kommissionen har utfärdat riktlinjer om kompensation för allmän trafikplikt under covid-19³⁸ och har fört ett antal bilaterala diskussioner med medlemsstaterna.

2.5 Riktad finansiering för viktiga transporter

Som en del av de 2,7 miljarder euro som anslogs inom ramen för krisstödsinstrumentet för att hjälpa medlemsstaterna att hantera covid-19-krisen, gjorde instrumentets flexibilitet att 220 miljoner euro snabbt kunde göras tillgängliga för transportrelaterade åtgärder. Detta strukturerades sedan som krisstödsinstrumentets mobilitetspaket som när det lanserades den 19 juni 2020 kunde tillhandahålla behovsbaserat stöd till medlemsstaterna för godstransporter med anknytning till covid-19-krisen, patienttransport och transport av medicinsk personal. Totalt har stöd gått till över 2 000 luft-, land- och sjötransporter av medicinsk utrustning och personal och för förflyttning av patienter. Sammantaget har över 164 miljoner euro använts till att finansiera godstransporter. Dessutom har över 9 miljoner euro hittills beviljats medlemsstaterna för transport av medicinsk personal och förflyttning av patienter, med stöd till transport av över 450 sjukvårdsanställda och cirka 350 patienter. Antalet medlemsstater som tagit del av krisstödsinstrumentets mobilitetspaket uppgår till 21.

EU:s insatser under Rysslands militära angrepp mot Ukraina

33 Se till exempel Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2020/700 av den 25 maj 2020 om ändring av direktiven (EU) 2016/797 och (EU) 2016/798 vad gäller förlängning av införlivandeperioder (EUT L 165, 27.5.2020, s. 27).

34 EUT C 91I, 20.3.2020, s. 1. Den tillfälliga ramen ändrades flera gånger.

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

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

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

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

Den 24 februari 2022 inledde Ryssland en fullskalig militär invasion av Ukraina. Under konfliktens första veckor flydde mer än 3,9 miljoner människor från Ukraina till EU. EU gav 1,2 miljarder euro i makroekonomiskt stöd till Ukraina, där 600 miljoner euro i subventionerade lån betalades ut i mars och den andra delutbetalningen på 600 miljoner euro ännu inte har betalats ut. Dessutom överfördes krisstöd på 120 miljoner euro i bidrag till Ukrainas budget den 7 april för att ge stöd till grundläggande offentliga utgifter. EU omarbetar de pågående projekten (mellan 100 och 200 miljoner euro) för att ge katastrofbistånd och tillgodose befolkningens och myndigheternas akuta behov. Kommissionen har också antagit ett nytt krispaket på 330 miljoner euro. EU har vidtagit flera åtgärder mot Ryssland och för att hjälpa Ukraina. I de transportrelaterade åtgärderna ingår följande:

(-) EU har avrått från kommersiella flygningar över Ukrainas och Belarus hela luftrum och delar av Rysslands i en informationsbulletin om konfliktområden från Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet. Detta råd utvidgades snabbt till att även omfatta Moldaviens luftrum.

(-) EU har stängt sitt luftrum för ryska lufttrafikföretag och andra företag³⁹.

(-) Den 9 mars antog EU ett förbud mot följande:

i) Direkt eller indirekt försäljning, leverans, leasing, överföring eller export av alla typer av varor och teknik för användning inom luftfart (luftfartyg, rymdfarkoster samt delar till sådana).

ii) Direkt eller indirekt tillhandahållande av försäkring och återförsäkring som rör dessa varor och den teknik som används inom luftfart.

iii) Tillhandahållande av reparation och underhåll för dessa luftfartygsprodukter.

(-) EU har lagt till de ryska järnvägarna i förteckningen över organ som är föremål för ekonomiska sanktioner. Individier med band till de ryska järnvägarna och deras dotterbolag har lagts till i förteckningen över personer som omfattas av EU:s restriktiva åtgärder.

(-) EU införde sanktioner i fråga om utrustning för marin navigations- och radiokommunikationsutrustning med förbud mot följande:

i) Försäljning, leverans, överföring eller export av dessa produkter till alla fysiska eller juridiska personer, enheter eller organ i Ryssland eller för användning i Ryssland eller för placering ombord på fartyg som seglar under rysk flagg.

ii) Tillhandahållande av tekniskt bistånd, förmedlingstjänster eller andra tjänster samt finansiering och ekonomiskt bistånd som rör sådana varor.

(-) Den 8 april antog EU ytterligare sanktioner genom vilka fartyg som seglar under rysk flagg (inbegripet jakter) förbjöds att anlöpa till en hamn i EU, och vägtransportföretag registrerade i Ryssland och Belarus förbjöds att transportera varor på vägar inom EU:s territorium.

(-) På Ukrainas begäran aktiverades EU:s civilskyddsmekanism genom vilken stöd i samband med det ryska militära angreppet tillhandahålls. Flera tusen ton bistånd från alla medlemsstaterna har fraktats till Ukraina via civilskyddsmekanismens logistiknav i Polen, Rumänien och Slovakien. Ukrainas

³⁹ Ryssland och Belarus har båda stängt sina luftrum för flyg från EU. Flygplan som leasats från bolag i EU har omregistrerats i Ryssland i strid mot internationell lag.

grannländer har också begärt stöd via civilskyddsmekanismen i samband med flyktingflödet. Utöver stödet till Ukraina används civilskyddsmekanismen också till att ge olika former av viktigt bistånd till Moldavien, Polen, Slovakien och Tjeckien, som samtliga tar emot stora mängder flyktingar från konflikten. Civilskyddsmekanismen har även använts för att i möjliga fall underlätta repatrieringen av EU-medborgare. Logistknav för hjälpsändningar har upprättats under lokala myndigheters ansvar i Polen, Slovakien och Rumänien, med full finansiering genom civilskyddsmekanismen.

(-) Aktivering av direktivet om tillfälligt skydd⁴⁰ för ukrainare och icke-ukrainare om de inte kan återvända säkert till Ukraina.

(-) Operativa riktlinjer för förvaltning av de yttre gränserna i syfte att underlätta gränspassage vid gränserna mellan EU och Ukraina. Dessa riktlinjer inbegriper transportarbetare⁴¹.

(-) Hjälp till lastbilschaufförer som sitter fast på väg hem från Ukraina, Ryssland och Belarus genom att förenkla förfaranden för dem.

(-) Alla verksamheter inom ramen för den nordliga dimensionens partnerskap för transport och logistik som inbegriper Ryssland och Belarus har avbrutits.

(-) Vissa av medlemsstaterna har tillhandahållit ukrainare gratis kollektivtrafik. Dessutom har många transportföretag i EU infört åtgärder såsom gratis flyg-, buss- eller tågbiljetter för att hjälpa Ukraina och dess invånare eller leverera humanitär hjälp.

(-) Medlemsstaterna som gränsar mot Ukraina har inrättat mottagningsenheter/transportnav.

(-) Kommissionen har aktiverat nätverket av nationella kontaktpunkter inom transportsektorn.

(-) Mot bakgrund av Rysslands invasion av Ukraina har EU-kommissionen lagt fram ett utkast till en plan (RePower EU) för att göra EU oberoende av fossila bränslen från Ryssland i god tid före 2030, med naturgasen som första mål⁴².

(-) Som en del av EU:s stöd till Ukraina mot bakgrund av Rysslands militära aggression inrättade kommissionen den 12 maj så kallade ”solidaritetsfiler”⁴³ som omfattar en rad åtgärder för att hjälpa Ukraina att exportera sina jordbruksprodukter. Efter Rysslands invasion av Ukraina och dess blockad av ukrainska hamnar måste ukrainska spannmål och andra jordbruksprodukter hitta alternativa logistikvägar för att nå sin destination. I och med meddelandet lägger kommissionen fram en handlingsplan för att inrätta solidaritetsfiler för att säkerställa att Ukraina kan exportera spannmål, men också importera de varor som landet behöver, från humanitärt bistånd till djurfoder och gödselmedel. Detta kommer att bidra till att stödja Ukrainas ekonomi och den globala livsmedelstryggheten. Tillsammans med medlemsstaterna och berörda parter fastställde kommissionen ett antal prioriterade åtgärder:

- Att tillhandahålla ytterligare rullande materiel för godstrafik, fartyg och lastbilar.

40 Denna lag var EU:s svar 2001 på inflödet av personer som fördrivits på grund av konflikten i forna Jugoslavien.

Den utlöstes för första gången den 3 mars 2022. Fram till den 7 april 2022 registrerades 1,6 miljoner människor.

41 C(2022) 1404 final.

42 COM(2022) 108 final.

43 COM(2022) 217 final.

- Att säkerställa tillräcklig kapacitet för transportnät och omlastningsterminaler för ukrainsk jordbruksexport.
 - Att främja största möjliga flexibilitet och tillräckliga personalresurser för tullverksamhet och andra inspektioner.
 - Att identifiera möjligheter till lagring av ukrainska jordbruksprodukter på EU:s territorium.
 - Att förbättra förbindelserna mellan EU och Ukraina på medellång sikt genom att öka infrastrukturkapaciteten i nya exportkorridorer och upprätta nya infrastrukturförbindelser inom ramen för återuppbyggnaden av Ukraina.
- (-) Den 12 maj godkände kommissionen en överenskommelse på hög nivå⁴⁴ med Ukraina om nya vägledande kartor för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) för Ukraina, som en del av kommissionens politik för att utvidga TEN-T till grannländerna.

3 KRISBEREDSKAP

Rysslands krig mot Ukraina har tydliggjort betydelsen av att vara förberedd. Tack vare den kapacitet som redan fanns kunde EU snabbt anordna stöd till Ukraina och flyktingar från landet. Vi vet ännu inte vilka krigets alla konsekvenser blir eller vilken som blir nästa kris som drabbar transportsektorn. En effektiv insatsmekanism bör inte riktas mot ett enda transportsätt eftersom systemrubbnings i ett av dem kan drabba hela nätverket.

I EU:s strategiska framsynsrapport 2021⁴⁵ understryks de faktorer som skulle kunna påverka EU:s transporter, inbegripet klimatförändringarna och andra miljötjänningar, säkerhetshot och terrorism, hyperkonnektivitet och teknisk omställning. Tidigare har flera terroristattacker eller försök till sådana riktats mot transportsystemet i EU eftersom det är en effektiv måltavla på grund av det stora antal personer som använder sig av det dagligen⁴⁶. Under covid-19-pandemin var måltavlorna telekommunikationer, inbegripet infrastrukturen för 3G/4G/5G (t.ex. repeatersystem och basstationer) och andra nätverkskomponenter (t.ex. reläer och kablar). I juli 2021 orsakade översvämningar i Belgien och Tyskland flera dödsfall och allvarliga och långlivade störningar i transportnätet.

Cybersäkerheten behöver särskild uppmärksamhet. I strategin för hållbar och smart mobilitet fastslås att transportcybersäkerhet måste ges hög prioritet när det gäller cyberhot. Enligt EU:s cybersäkerhetsbyrå (Enisa)⁴⁷ inriktar sig cyberkriminella allt mer på infrastruktur för hälso- och sjukvård, transport⁴⁸ och energiförsörjning. Rysslands angrepp mot Ukraina har ökat oron för cyberhot som också riktar sig mot mål i EU.

3.1 Principer för beredskap inom transportområdet

För att förbereda sig inför och hantera större händelser utöver andra relevanta EU-principer bör beredskapsprinciperna som beskrivs nedan alltid följas.

44 C(2022) 3204 final.

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

46 Madrid (2004), London (2005), Glasgow (2007), Frankfurts flygplats (2011), Oignes (Thalys, 2015), Bryssel (2016), Würzburg (2016), Bryssel (2017) och London (2017).

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

48 Inom sjöfartssektorn till exempel har fyra av de största rederierna (APM Maersk, CMA CGM, COSCO och Mediterranean Shipping Company) alla utsatts för cyberattacker sedan 2017.

- I. **Proportionalitet:** Endast som en sista utväg införa åtgärder för att begränsa transporter av varor eller människor. Alla åtgärder måste vara välmotiverade, evidensbaserade och proportionella, övervakas och ses över regelbundet, kommuniceras snabbt, vara tillfälliga och upphävas så snart som möjligt⁴⁹.
- II. **Icke-diskriminering:** Åtgärder får inte medföra otillbörlig diskriminering på grund av nationalitet och varornas ursprung eller göra skillnad mellan olika varutransportsätt. De bör se till att transportarbetare (inbegripet de från länder utanför EU) inte diskrimineras och i möjligaste mån undvika att de drabbas av rese- och trafikrestriktioner eller andra administrativa bördor då de spelar en viktig roll i leveranskedjorna för godstransportfordon. Dessa åtgärder ska även gälla icke-diskriminering av passagerare.
- III. **Samordning:** Alla åtgärder bör samordnas med transportmyndigheter genom nätverket av nationella kontaktpunkter inom transportsektorn. Kommunikationskanaler bör upprättas mellan nätverket, EU och internationella forum för övergripande krishantering. Samordningen måste inledas mellan relevanta myndigheter från allra första början, särskilt när den påverkar det transeuropeiska transportnätet och mer än en medlemsstat.
- IV. **Öppenhet, kommunikation och dialog:** Alla åtgärder ska kommuniceras tydligt till berörda parter innan de träder i kraft⁵⁰, diskuteras med dem och anpassas om så behövs. Kontinuerlig dialog med berörda parter, även internationella, bör säkerställas.
- V. **Förenlighet med EU-åtgärder:** Nationella och lokala åtgärder som gör att det gemensamma europeiska transportområdet fungerar sämre måste undvikas. Så snart det finns åtgärder för beredskap inom transportområdet på EU-nivå bör relevanta myndigheter omedelbart upphäva de nationella åtgärderna.
- VI. **Transportsystemets integritet:** Åtgärder för att hantera problem inom ett transportsätt bör även omfatta och tillämpas på alla andra transportsätt.
- VII. **Hänsyn till passagerare med särskilda behov:** Särskild uppmärksamhet bör ägnas behoven hos sårbara passagerare och grupper av passagerare (t.ex. personer med nedsatt rörlighet och/eller funktionsnedsättning), strandsatta passagerare, resenärer med särskilt viktiga arbeten och gränsöverskridande arbetare.
- VIII. **Hänsyn till transportarbetare:** Transportarbetare bör ha trygga, säkra och lämpliga arbetsförhållanden⁵¹.

3.2 Verktyslåda för beredskap inom transportområdet

Kommissionen föreslår en verktyslåda med [tio] åtgärder för att öka transportsektorns krisberedskap och insatsförmåga. Verktyslådan bör användas i enlighet med principerna ovan. Åtgärderna omfattar allt från långsiktiga förberedande insatser till verktyg som omedelbart kan användas. Det gemensamma målet är ha bättre beredskap för snabba insatser vid olyckor eller händelser som kan skapa allvarliga störningar i EU:s transportsystem. Dessa störningar kan orsakas av

49 Samma sak gäller för tillfälligt upphävda skyddsåtgärder på området för miljö, sociala frågor och hälsa.

50 I särskilda situationer, såsom ekonomiska sanktioner mot Ryssland, kan vissa samråd behöva begränsas.

51 Detta inbegriper tillämpning av relevant EU-lagstiftning och nationell lagstiftning på området för hälsa och säkerhet på arbetsplatsen, bland annat i samband med rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet, EGT L 183, 29.6.1989, s. 1.

naturkatastrofer, pandemier, terroristattacker, cyberattacker, utpressningsprogram, militära konflikter, fel på infrastruktur (såsom bro- och tunnelras) samt strömavbrott.

1) Anpassa EU:s transportlagstiftning till krissituationer

Viss transportlagstiftning innehåller redan nödklausuler. Exempel på detta är artikel 21 i lufttrafikförordningen⁵², artikel 5.5 i förordningen om upphandling av offentliga tjänster för landtransport⁵³, artikel 7.4 i förordningen om hamntjänster⁵⁴ och artikel 10 i förordningen om tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg⁵⁵. I viss gällande lagstiftning anges redan nu kravet om beredskapsplaner. Enligt det fjärde järnvägspaketet⁵⁶ har järnvägsföretagen skyldighet att upprätta beredskapsplaner för att skydda och hjälpa resenärer vid omfattande trafikstörningar⁵⁷.

I lämpliga fall behöver bestämmelser införas i EU:s transportlagstiftning så att större kriser kan hanteras på ett bättre sätt. Dessa bestämmelser bör dock inte leda till oberättigade undantag görs från EU-rätten. Därför bör införandet av sådana klausuler noga övervägas när särskilda förordningar eller direktiv ska ändras eller antas. Konsekvensbedömningarna ska innehålla en analys av huruvida nödklausuler behövs och hur de bör utformas.

I enlighet med denna strategi har kommissionen föreslagit vissa bestämmelser i de senare översynerna av lagstiftningen om det transeuropeiska transportnätet och intelligenta transportsystem⁵⁸. Förstärkning av gränsöverskridande avsnitt av det transeuropeiska transportnätet, ökad multimodalitet i terminalerna och övergång till hållbara transportsätt är exempel på mer långsiktiga åtgärder som behövs för att öka beredskapen. Kommissionen har för avsikt att analysera huruvida det är lämpligt att erbjuda ytterligare tillfällig flexibilitet i tillämpningen av vägtransportregler om trafikbegränsningar och körtider samtidigt som transporternas säkerhet alltid måste säkerställas.

Dessa permanenta bestämmelser kan återspegla de tillfälliga åtgärder som infördes till följd av covid-19-krisen, såsom de inom ramen för Omnibus I och II eller ändringarna i lufttrafikförordningen och förordningen om avgångs- och ankomsttider⁵⁹ (se avsnitt 2.4). På samma sätt bör erfarenheterna från covid-19-pandemin tjäna som inledning till de kraftigt försenade diskussionerna om översynen av

52 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning) (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3).

53 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EUT L 315, 3.12.2007, s. 1).

54 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (EUT L 57, 3.3.2017, s. 1).

55 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, 14.11.2009, s. 72).

56 Artikel 54 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

57 I den nya förordningen om rättigheter för tågresenärer (EU) 2021/782, som ska gälla från och med den 7 juni 2023, är järnvägsföretagen dessutom skyldiga att samarbeta med stationsförvaltaren och infrastrukturförvaltaren när dessa planer utarbetas. I beredskapsplanerna måste även hänsyn tas till behovet av tillgängliga varnings- och informationssystem.

58 COM(2021) 812 final och COM(2021) 813 final.

59 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/459 av den 30 mars 2020 om ändring av förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EUT L 99, 31.3.2020, s. 1). Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/250 av den 16 februari 2021 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 vad gäller tillfälliga lättnader från reglerna om utnyttjande av ankomst- och avgångstider vid flygplatser i unionen på grund av covid-19-krisen (EUT L 58, 19.2.2021, s. 1).

förordning 261/2004 om flygpassagerares rättigheter så att den kan anpassas till framtida kriser. Införande av beredskapsplaner ska också ingå i den pågående bedömningen av EU-lagstiftningen om passagerares rättigheter.

2) Säkerställa lämpligt stöd till transportsektorn

Förstärkningen av transportsektorns motståndskraft går hand i hand med förbättringen av förbindelse och hållbarhet i EU:s transportsystem. Kommissionen ska fortsätta att bevaka och stödja genomförandet av faciliteten för återhämtning och resiliens, vilken kommer att bidra till att göra alla transportsätt inom sektorn mer motståndskraftiga. Medlemsstaterna planerar att ägna betydande delar av faciliteten för återhämtning och resiliens åt transportsektorn, vilket gör den till en av de sektorer i ekonomin som drar störst nytta av investeringar genom NextGenerationEU. Av de 24 planerna för återhämtning och resiliens som rådet har godkänt kommer betydande belopp i de nationella planerna att användas för att förbättra hållbarheten i det europeiska mobilitetssystemet. Sammantaget kommer medlemsstaterna att använda 70,7 miljarder euro för investeringar och reformer i samband med transportsektorns gröna omställning, vilket utgör cirka 15,7 % av anslaget. Ytterligare investeringar och reformer inom transportsektorn avser andra prioriteringar, såsom digital omställning och social och territoriell sammanhållning. I varje nationell plan går en viss del av anslagen till detta område. Mot bakgrund av den nuvarande geopolitiska situationen, som i hög grad påverkas av Rysslands militära aggression i Ukraina, är det ännu mer brådskande att minska EU:s beroende av fossila bränslen. För att ta itu med dessa utmaningar offentliggjorde kommissionen den 18 maj 2022 planen REPowerEU⁶⁰ med gemensamma europeiska åtgärder på detta område. Faciliteten för återhämtning och resiliens kommer att spela en central roll när det gäller att mobilisera och sätta in tillgängliga resurser på europeisk och nationell nivå för att uppnå målen i planen REPowerEU. Finansiella instrument, såsom fonden för ett sammanlänkat Europa och dess digitala del, sammanhållningsfonden, Europeiska regionala utvecklingsfonden och InvestEU, är mycket viktiga för att kunna förbättra den inre marknadens motståndskraft genom investeringar i förbindelse, digitalisering och infrastruktur för digitala förbindelser och multimodalitet inom EU:s transportsystem samt för att minska dess beroende av fossila bränslen.

För att snabbt kunna agera vid en framtida kris bör kommissionen och medlemsstaterna mobilisera andra medel efter vad som är lämpligt och beroende på krisens art. Insatserna kan även utgöras av ekonomiska lättnader genom tillfälliga undantag från betalningsförpliktelser. Kommissionen kan även överväga lagstiftningsåtgärder för ekonomiska lättnader till transportsektorn. Dessa åtgärder kan innebära att en hamns ledningsgrupp eller den ansvariga myndigheten kan avstå från, sänka eller ge uppskov med avgifter för hamninfrastruktur eller att infrastrukturförvaltare tillåts att sätta tillträdesavgifter som är lägre än driftskostnaderna (se avsnitt 2.4). Eftersom varje kris är annorlunda och kan behöva andra åtgärder kommer behovet av tillfälligt statligt stöd att analyseras från fall till fall snarare än att en permanent och oflexibel ram upprättas för framtiden.

3) Säkerställa fri rörlighet för varor, tjänster och människor

Systemet med gröna körfält som framgångsrikt infördes under covid-19-pandemin kan aktiveras på nytt när så behövs för att hantera en ny kris som drabbar EU:s transporter. För att se till att inre gränskontroller förblir en sista utväg innehöll kommissionens förslag till en kodex om Schengengränserna⁶¹ ett förtydligande och en utvidgning av den förteckning som en medlemsstat måste

60 COM(2022) 108 final.

61 COM (2021)891 final.

bedöma när den beslutar att införa tillfälliga gränskontroller. De nya reglerna ger också gemensamma verktyg för effektivare förvaltning av de yttre gränserna i en folkhälsokris som bygger på erfarenheterna från covid-19-pandemin. Kommissionen planerar att föreslå ett **nödinstrument för den inre marknaden** under 2022. Det kommer att utgöra en ram för genomförande av åtgärder för krishantering för transportsektorn, särskilt vad avser den fria rörligheten för varor, tjänster och personer, tillgången på produkter och tjänster samt öppenhet och samordning.

Kommissionen har uppmanat medlemsstaterna att säkerställa att beredskapsprinciperna tillämpas och att minska antalet kontroller, genomsökningar och andra formaliteter i syfte att minska förseningarna vid de gröna gränsövergångarna och respektera 15-minutersgränsen. Medlemsstaterna får även överväga att upphäva alla begränsningar av tillgången till vägnätet på deras territorium (veckosluts- och nattförbud för vissa sektorer för att minska buller osv.) för att underlätta godstransport på vägar och transportarbetarnas nödvändiga fria rörlighet. De bör även se till att elektronisk inlämning eller visning av dokument bedöms vara tillräckligt och uppmuntras. Medlemsstaterna bör även i fortsättningen godta intyget för internationella transportarbetare som utför gränsöverskridande tjänster i enlighet med förslaget i bilaga 3 till meddelandet om gröna körfält⁶². Detta intyg har redan införts i EU:s praktiska handledning för gränsbevakningspersonal⁶³.

Om en kris som motsvarar covid-19-krisen inträffar bör kommissionen och medlemsstaterna bygga vidare på erfarenheterna i form av en gemensam mall för EU:s digitala formulär för lokalisering av passagerare⁶⁴ och en plattform för delning av passageraruppgifter för gränsöverskridande kontaktspårning. De verktyg som utarbetas på EU-nivå bör vid behov snabbt och lätt kunna aktiveras på nytt.

Inrättande av nödkörfält för humanitära konvojer och lastbilar

I syfte att hjälpa humanitära konvojer att snabbt och säkert passera gränserna mellan EU och Ukraina innehåller meddelandet om operativa riktlinjer för förvaltning av de yttre gränserna ett åläggande om att medlemsstaterna ska utse vissa körfält vid sina gränsövergångar till nödkörfält. Att utse liknande körfält för lastbilar uppmuntras också för att säkerställa att varor och tjänster fortsatt kan levereras och transportarbetare från Ukraina säkert kan återvända⁶⁵.

4) Hantera flyktingflöden och repatriering av strandsatta passagerare och transportarbetare

I länder utanför EU bör EU-delegationer och medlemsstater med ambassader eller konsulat kontinuerligt öka sin krisberedskap, särskilt genom lokala beredskapsplaner. Inrättande av konsulära grupper för krishantering som är gemensamma för EU, eventuellt med deltagande från medlemsstater som saknar representation, bör övervägas. Europeiska utrikestjänsten har förstärkt sin konsulära insats och beredskap genom att inrätta en konsulär krisgrupp som är beredd att göra insatser och tillsammans med EU:s delegationsnät samordna medlemsstaternas repatrieringsansträngningar (som eventuellt stöds av civilskyddsmekanismen).

62 C(2020) 1897.

63 C(2019) 7131 final.

64 I genomförandebeslut 2021/858 och genomförandebeslut 2021/1212 anges den rättsliga grunden för utbyte av uppgifter om smittade passagerare och utsatta personer för gränsöverskridande kontaktspårning.

65 Dessutom har särskilda arrangemang gjorts för att underlätta flygning av personer som flytt från Ukraina till Moldavien på vägen till EU. Moldavien hade utfärdat ett flygförbud som fick ändras för att tillåta dessa flygningar.

Civilskyddsmekanismen och rescEU-reserven kommer efter behov att mobiliseras. Passagerare och arbetare kan bli strandsatta både innanför och utanför EU:s territorium. Som en förberedelse inför och insatser vid framtida kriser kommer Europeiska utrikestjänsten fortsätta att bidra till krissamarbetet och krissamordningen tillsammans med medlemsstaterna. Vid framtida kriser kommer EU:s civilskyddsmekanism att bistå vid repatriering av EU-medborgare som är strandsatta utanför EU. De drabbade medborgarnas regering eller regeringar måste aktivera mekanismen snabbt. En medlemsstat som samordnar stödet till alla drabbade EU-medborgare kan även sända en begäran till kommissionens centrum för samordning av katastrofberedskap.

Medlemsstaterna och/eller länder som deltar i mekanismen kan⁶⁶ på frivilliga grunder genomföra evakueringar, och kommissionen kan samfinansiera upp till 75 % av transportkostnaderna för dessa. Den reviderade lagstiftningen för mekanismen⁶⁷ innehåller bestämmelser om möjligheten att använda luftfartyg med flera användningsområden när rescEU-reserven utför medicinsk evakuering. I framtiden kan kommissionen använda dessa luftfartyg som en sista utväg för insatser efter en medlemsstats begäran om bistånd vid konsulära evakueringar. Under en hälsokris kan medicinsk evakuering av passagerare och EU-transportarbetare aktiveras som en del av en medicinsk evakueringsinsats och genom EU:s system för tidig varning och reaktion i samarbete med kommissionen.

Kommissionen och Europeiska utrikestjänsten kommer att samordna och övervaka inrättandet av säkra transitkorridorer. I linje med meddelandet om gröna körfält från mars 2020 bör medlemsstaterna inrätta transitkorridorer för privata förare och deras passagerare (oberoende av deras nationalitet) och alla EU-medborgare som repatrieras⁶⁸. Medlemsstaterna bör även se till att minst en flygplats kan användas för repatriering och internationella humanitära flygningar. Sådana korridorer bör ingå i de nationella beredskapsplanerna.

Medlemsstaterna bör låta människor resa och hjälpa dem att komma hem. EU-medborgare som transporterats tillbaka från krisområden och ännu inte har nått sitt bosättningsland i EU bör inte resa tillsammans i stora grupper eftersom det riskerar att överbelasta infrastruktur och logistiknav. Medlemsstater vars medborgare befinner sig på genomresa i ett annat EU-land bör hjälpa landet i fråga med repatrieringen av de drabbade personerna.

Medlemsstaterna bör bistå tredjelandsmedborgare som kommer från konfliktområden eller andra problemdrabbade områden och hjälpa dem att resa vidare. Detta kan innebära upprättande av mottagningsenheter och säkra transitkorridorer, tillfälliga undantag från specifika krav (t.ex. transitdokument) och genomförande av gränskontroller på en säker plats längre från gränsen för att undvika köbildning. I linje med meddelandet om operativa riktlinjer för förvaltning av de yttre gränserna⁶⁹ bör medlemsländerna utnyttja Frontex och Europols stående styrkor som kan sändas ut för att hantera och förbättra trafikflöden vid gränserna (kontroll av resehandlingar, covidintyg osv.). De operativa riktlinjerna ska gälla i alla medlemsstaterna och inte bara i dem som gränsar till ett konfliktområde. Därmed blir det lättare att passera EU:s inre gränser, överbelastningar undviks och personer som flyr från ett konfliktområde får hjälp att resa vidare. Åtgärden omfattar gränsövergångar mellan länder inom och utanför Schengenområdet.

66 Länder som deltar i mekanismen (Island, Norge, Serbien, Nordmakedonien, Montenegro och Turkiet).

67 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/836 av den 20 maj 2021 om ändring av beslut nr 1313/2013/EU om en civilskyddsmekanism för unionen (EUT L 185/1, 26.5.2021).

68 Medlemsstaterna måste bistå icke-företrädde EU-medborgare i ett tredjeland under samma villkor som de bistår sina egna medborgare.

69 C(2022) 1404 final.

Personer med funktionsnedsättning kan vara extra utsatta i kristider. Passagerare med funktionsnedsättning kan få det svårare att få tillgång till transport i nödsituationer. Därför ska medlemsstaterna säkerställa både att det finns riktade åtgärder och att frågor som rör funktionsnedsättning har integrerats i var och en av åtgärderna ovan. Det är viktigt att ta hänsyn till personernas särskilda behov, säkerställa tillgänglighet och rimlig inkvartering samt deras säkerhet vid krishantering i enlighet med FN-konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.⁷⁰

Säkerställa smidigare byten av besättning och repatriering av sjömän

För stöd till sjömän krävs en särskild mekanism. Kommissionen föreslår att denna baseras på tre inslag.

- **Ett forum för berörda parter på sjöfartsområdet:** Forumet som upprättas av kommissionen ska regelbundet och i nära samarbete samordna lösningar på problem med byten av besättning och sjömäns resor i en nödsituation. Forumet ska aktiveras snabbt och bestå av alla berörda parter, inbegripet nationella kriscentrum och arbetsmarknadens parter, så att dessa kan diskutera och ta itu med uppkommande problem i rätt tid och på lämpligt sätt. Det ska identifiera möjliga problem, öka motståndskraften i sjöfartens arbetssystem och förbättra stabiliteten i leveranskedjan i EU.

- **Närmare samarbete med ursprungsländer:** Med avstamp i den utåtriktade verksamheten under covid-19-pandemin ska kommissionen och Europeiska utrikestjänsten samarbeta med EU-delegationer i länder som tillhandahåller arbetskraft. De kommer att använda erfarenheterna från sjömäns resor under covid-19-krisen och identifiera olika sätt att genomföra smidigare byten av besättning och repatriering till de länderna. Detta kommer att göra det lättare för sjömän att snabbare återvända hem vid landstigning, särskilt i nödsituationer.

- **Förbättrade uppgifter:** Ett betydande problem är bristen på uppgifter om var sjömän arbetar och vart de reser. Dessa uppgifter är viktiga för att kunna bedöma omfattningen av ett byte av besättning och problem med sjömäns resor och sedan utvärdera och ta itu med dem. Europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer därför att göra en insats för att samla in och analysera dessa uppgifter. Databasen kan därefter användas som underlag för kommissionens och medlemsstaternas initiativ till att utarbeta beredskapsåtgärder inför framtida kriser.

5) Säkerställa en miniminivå för transportförbindelser och skydd av passagerare

När pressen är stor på transporttjänster är det viktigt att bibehålla lämplig nivå på kollektivtrafiken inom och mellan städer och regioner. Detta kan vara en särskild utmaning för gränsområden där tillhandahållandet av viktiga tjänster kan bero på förekomsten av gränsöverskridande arbetare. Medlemsstaterna bör därför överväga brådskande upphandlingar av offentliga tjänster för kollektivtrafik eller ändra befintliga avtal efter allmänhetens resebehov. EU:s regler för kollektivtrafik i form av järnvägs-, väg- och sjötransport innehåller redan ett brådskande förfarande som ska tillämpas under vissa omständigheter. Som en del av översynen av förordningen om lufttrafik ska kommissionen överväga möjligheter att förenkla medlemsstaternas brådskande upphandlingar av offentliga tjänster så att grundläggande förbindelser kan bibehållas under en kris.

⁷⁰ FN-konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, artiklarna 2, 9 och 11.

Kommissionen uppmanar även regionala och lokala myndigheter att förbättra sin beredskap. Efter riktlinjerna om planering för mer motståndskraftig och robust mobilitet i städer⁷¹ tog kommissionen upp behovet att ha beredskap och vikten av denna mobilitet för stadsområdenas allmänna motståndskraft. Detta skulle återspeglas i en uppföljningsåtgärd, såsom kommissionens rekommendation om planer för hållbar mobilitet i städer som planeras för 2022, och särskilda diskussioner med medlemsstaterna och städernas sakkunniga om ytterligare åtgärder för att göra mobiliteten i städerna mer motståndskraftig.

Ett annat sätt att säkerställa en miniminivå på förbindelserna under kriser är att öka transportinfrastrukturens och transportföretagens motståndskraft mot chocker. I kommissionens förslag till ny förordning om det transeuropeiska transportnätet måste medlemsstaterna förbättra transportnätets säkerhet och motståndskraft mot klimatförändringar, miljökatastrofer och katastrofer orsakade av människor samt andra exceptionella händelser som kan påverka EU:s transportsystem.

Kommissionen håller på att undersöka lagstiftningsinitiativ för skydd av passagerare mot riskerna för att transportföretag drabbas av likviditetskris eller hamnar på obestånd – situationer som ofta kan härledas till en kris. Kommissionen kommer även att tydliggöra och skydda passagerares rättigheter när de utsätts för press under en kris, samt redogöra för hur de ska skyddas från risker som inte täcks av nuvarande regler för EU-passagerares rättigheter.

6) Dela transportuppgifter

Det är av stor vikt att huvudaktörerna kan dela uppgifter. Kommissionen, myndigheter i medlemsstaterna (inbegripet de på regional och lokal nivå), EU-byråer, andra EU-institutioner (inbegripet parlamentet och rådet), transportföretag, passagerare, transportarbetare, företag och transportorganisationer bör dela och ha tillgång till aktuella uppgifter så att de gemensamt kan lösa problem. Regelbundna diskussioner och samarbete på internationell nivå (t.ex. Internationella civila luftfartsorganisationen, Internationella sjöfartsorganisationen och Världshälsoorganisationen) är också av stor vikt för effektiv krishantering. För att ha beredskap för alla möjliga kriser (t.ex. från avbrott i internettrafiken till förlust av satellitkommunikation), måste det upprättas protokoll om den mest passande kanalen för kommunikation eller spridning och liknande frågor som en del av arbetet med krisscenarier. Om centrala kommunikationssystem attackeras bör alternativa system och reservsystem upprättas tillsammans med medlemsstaterna för att säkerställa att berörda parter kan kommunicera effektivt. Alternativa sätt att kommunicera och samla in uppgifter kommer att likställas med information i realtid om de vanliga kanalerna upphör att fungera.

Appen Galileo Green Lane

Europeiska unionens rymdprogrambyrå har utvecklat den mobila appen Galileo Green Lane. Med appen går det att se EU:s gränser i realtid och övervaka dem för information om väntetider. Den har hjälpt lastbilschaufförer och transportföretag att planera rutter och hantera svårigheter orsakade av reserestriktioner. Även nationella myndigheter har kunnat hantera transitering av varor mer effektivt. Kommissionen och Europeiska unionens rymdprogrambyrå har säkrat resurser för förbättring av appen Galileo Green Lane. Arbetet med att förbättra appen pågår, och den är menad att innehålla funktioner och ha den geografiska täckning som identifierats i det uppdaterade meddelandet om gröna körfält.

71 COM (2021) 811 final.

7) Förstärkt samordning av transportpolitiken

Nätverket av nationella kontaktpunkter inom transportsektorn kommer även framöver att vara den centrala punkten för diskussioner om transportkriser. På så sätt undviks parallellt beslutsfattande, och det blir möjligt att reagera snabbt och hantera särskilda transportaspekter i ett forum med tekniska kunskaper om sektorn. Efter de goda erfarenheterna med nätverket och i linje med berörda parter synpunkter om behovet att förbättra samordningen av nationella åtgärder och minska reaktionstiden, föreslår kommissionen en förstärkning av nätverkets roll. Därigenom ska det bli ett mer permanent nätverk med bredare uppgifter och som när som helst kan agera snabbt. **Nätverket ska fortsätta att arbeta flexibelt och informellt för att snabbt hantera en krissituation som skapar varaktiga och allvarliga störningar i EU:s transportsystem.** Det bör verka som ett forum för diskussion om och införande av beredskapsåtgärder samt upplösande av desamma. Kommissionen kommer att vara ordförande i nätverket som ska sammanföra ombud från medlemsstaternas transportministerier och transportorgan och EU:s transportbyråer. Andra parter, såsom EU:s övriga byråer och organ, ombud från andra ministerier i medlemsstaterna och berörda parter på transportområdet, kan emellanåt inbjudas att delta i diskussionerna.

Kommissionen ska ansvara för informationsflödet mellan nätverket, EU-arrangemanget för integrerad politisk krishantering (IPCR), andra av rådets grupper samt EU-forum och internationella forum. Nätverket kommer även att rapportera om resultaten av de krisberedskapstest som anordnas av EU-byråer och internationella partner. Det får även föreslå och samordna särskild utbildning för att testa protokoll och förbättra krisberedskapen. Nätverket ska i lämpliga fall delta i beredskapstesten. Kommissionen ska även fortsätta sin regelbundna övervakning av väntetiderna vid de gröna gränsövergångarna och rapportera dessa till nätverket. På så sätt kan åtgärder snabbt vidtas när problem uppstår.

8) Stärkt cybersäkerhet

Kommissionen kommer att öka sitt samarbete om cybersäkerhet med Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, Europeiska sjösäkerhetsbyrån, Europeiska unionens järnvägsbyrå, Europeiska unionens byrå för den operativa förvaltningen av stora it-system inom området frihet, säkerhet och rättvisa och EU:s cybersäkerhetsbyrå. Enligt gällande EU-lagstiftning på sjöfarts- och luftfartsområdet måste myndigheter och berörda parter genomföra riskbedömningar som identifierar kritiska data och system och införa lämpliga åtgärder för hantering av kvarstående risker. Dessa åtgärder bör vidareutvecklas för att förbättra cybermedvetenheten, cyberresiliensen, utbildningen och informationsutbytet. I linje med åtgärd 3 bör framtida översyner av EU:s transportlagstiftning omfatta risker för cyberattacker och åtgärder för att hantera dem i nödvändiga fall.

Kommissionen har föreslagit en övergripande lagstiftningsram för skydd av kritisk infrastruktur som också omfattar transportsektorns motståndskraft. I förslaget till översyn av direktivet om kritiska entiteters motståndskraft⁷² krävs att de entiteter som av medlemsstaterna bedöms tillhandahålla viktiga tjänster i den inre marknaden genomför riskbedömningar och vidtar åtgärder för att öka motståndskraften. Därmed ska de lättare kunna stå emot alla relevanta risker andra än cyberrisker som orsakas av människor eller är naturliga. Så snart den slutliga versionen har antagits kommer kommissionen att verka för att den genomförs inom rimlig tid och ge stöd till medlemsstaterna och kritiska entiteter. I detta stöd ingår en översyn av riskerna på EU-nivå, utbyte av bästa praxis, test samt utökad samarbete med medlemsstaterna. I sitt parallella förslag till översyn av direktivet om säkerhet i

72 COM(2020) 829 final.

nätverks- och informationssystemen⁷³ föreslår kommissionen att motståndskraften och beredskapen förstärks genom krav på att organisationer, inbegripet inom transportsektorn, vidtar åtgärder för driftskontinuitet och krishantering.

Kommissionen och EU-byråerna kommer att fortsätta sitt stöd för utveckling av cybersäkerhetsprotokoll för att säkerställa driftskontinuitet vid incidenter. EU:s cybersäkerhetsbyrå har utfärdat riktlinjer för hantering av cybersäkerhetsrisker inom järnvägssektorn⁷⁴ och i hamnar⁷⁵. Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet arbetar på lagstiftning om säkerheten för civil luftfart. Europeiska sjösäkerhetsbyrån samarbetar med medlemsstaterna och sjöfartssektorn för att identifiera luckor i cybersäkerheten och åtgärder för att hantera dessa. Detta arbete kommer att utgöra grunden för vidare samarbete med kommissionen, bland annat vad gäller cybersäkerhetsåtgärder för fartyg.

Kommissionen kommer även att samarbeta med internationella partner. OECD antog riktlinjer 2021 för att underlätta internationellt resande, vilka hämtade inspiration från EU:s digitala covidintyg och andra EU-riktlinjer⁷⁶. Internationella civila luftfartsorganisationen antog standarder för förebyggande cybersäkerhetsåtgärder, vilka införlivades i EU-lagstiftningen om luftfartsskydd 2019⁷⁷. I Internationella civila luftfartsorganisationens resolution A40-12/1 uppmannades bland annat länder och näringsliv att identifiera hot och risker gällande cybersäkerhet riktade mot civil luftfartsverksamhet och kritiska system samt deras konsekvenser. Kommissionen och medlemsstaterna är aktivt involverade i flera av luftfartsorganisationens pågående verksamheter för cybersäkerhet, inbegripet genomförandet av organisationens handlingsplan för cybersäkerhet⁷⁸. Kommissionen kommer att fortsätta sitt täta samarbete med Eurocontrol för att främja en harmoniserad strategi för cybersäkerhet och cyberresiliens genom att öka medvetenheten och samarbeta med berörda parter i utvecklingen av försvar mot cyberhot. På liknande sätt kommer kommissionen att fortsätta att ge sitt stöd för cybersäkerheten för internationell sjöfart i Internationella sjöfartsorganisationen. Sjöfartsorganisationen rekommenderar särskilt att rederierna hanterar cyberrisker på ett lämpligt sätt i sina säkerhetsstyrningssystem, och branschorganisationer har tagit fram riktlinjer som bygger på detta.

9) Test av beredskap inom transportområdet

Kommissionen föreslår att man, tillsammans med relevanta byråer och organ eller andra aktörer, och med utgångspunkt i befintliga processer, genomför beredskapstest för att bedöma krisberedskapen i enlighet med denna plan.

Dessa test bör integreras i kommissionens allmänna krishanteringssystem och så långt det är möjligt ingå i befintliga EU-övningar för att maximera insatser och resultat. Ett exempel är den

73 COM(2020) 823 final.

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

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

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

77 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/1583 av den 25 september 2019 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2015/1998 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd, vad gäller cybersäkerhetsåtgärder (C/2019/6825, EUT L 246, 26.9.2019, s. 15).

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

parallella och samordnade övningen (PACE) 2022 som kommer att omfatta en transportdel. Sådana test kan bygga på möjliga scenarier som skulle påverka EU:s transportsystem, t.ex. en pandemi, en naturkatastrof, en terroristattack, ett energibortfall, en storskalig cyberattack (inklusive utpressningsprogram) eller ett allvarligt telekommunikationsavbrott. Beroende på sammanhanget bör insatser göras för att involvera relevanta aktörer som i så stor utsträckning som möjligt kan bidra till testen, t.ex. Enisa, Emsa, Easa, Eurocontrols nätverksförvaltare och ERA. Europeiska samordningscellen för luftfartskriser som leds av Eurocontrols nätverksförvaltare kan spela en viktig roll i hanteringen av utmaningar inom lufttrafiksektorn, såsom hälso-, gräns- och reserestriktioner.

Erfarenheterna från dessa beredskapstest bör hjälpa transportbranschen och myndigheterna, i förekommande fall, att utarbeta sina egna kontinuitetsplaner. För att hantera olika kriser bör de överväga att inrätta reservsystem och redundanta lösningar (t.ex. alternativa rutter, diversifierade leveranser, alternativa bränslen, reservdatabaser, oavbruten uppkoppling och andra tekniska system och infrastrukturer). Medlemsstaterna bör även fortsätta att förstärka transportinfrastrukturens motståndskraft och tillgänglighet på sina territorier (inbegripet hamnar och flygplatser) och säkerställa tillgången till anknutna tjänster (såsom tankstationer, lämplig nivå på hygieninrättningar, matservering och inkvartering). Resultaten från beredskapstesten bör även användas för utbildning (i samarbete med berörda parter inom transportbranschen och medlemsstaterna) och för att öka medvetenheten. Nätverket av nationella kontaktpunkter inom transportsektorn kommer att diskutera erfarenheterna från testen och föreslå särskild beredskapsutbildning i lämpliga fall.

10) Samarbete med internationella partner

En kris som drabbar EU:s transportsystem kan få globala konsekvenser. Återkoppling från ett offentligt samråd⁷⁹ visar behovet av att förstärka internationella samordningsmekanismer eftersom covid-19-pandemin synliggjorde den bristande förmågan att harmonisera globala insatser. Därför är ökad krisberedskap något som regelbundet bör diskuteras med EU:s främsta partner, särskilt dem med vilka förbindelserna är starkare och dem med särskilda erfarenheter av kriser, i linje med Global Gateway. Covid-19-pandemin och Rysslands invasion av Ukraina har tydliggjort vikten av att samarbeta med västra Balkan – genom transportgemenskapen – för att de gröna körfälten ska fungera effektivt utanför EU **samt vikten av att utvidga det transeuropeiska transportnätet.** På liknande sätt har den senaste tidens kriser visat betydelsen av att noga uppmärksamma Centralasien samt avlägsna områden och utomeuropeiska territorier med anledning av deras transportbehov. Kommissionen och Europeiska utrikestjänsten kommer att fortsätta att främja krisberedskap i alla relevanta internationella forum och organisationer som till exempel Internationella civila luftfartsorganisationen och Internationella sjöfartsorganisationen. Den planerade ändringen av kodexen om Schengengränserna för att rationalisera förfarandet för antagande av restriktioner för icke nödvändiga resor belyser också behovet av ett gott samarbete med länder utanför EU. Hybridhot är redan föremål för samarbete mellan EU och Nato, på grundval av de gemensamma Warszawa- och Brysselklareringarna från 2016 och 2018⁸⁰.

4 SLUTSATSER

Rysslands angrepp mot Ukraina drabbar EU:s transportsystem hårt. Höjda priser på olja och gas, avbrutna leveranskedjor, nedstängda luftrum och marknader och möjliga brister på transportarbetare är

⁷⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Beredskapsplan-for-transportsektorn_sv

⁸⁰ Den sjätte lägesrapporten om genomförandet av den gemensamma uppsättningen av förslag som godkännts av EU:s och Natos råd den 6 december 2016 och den 5 december 2017, 3 juni 2021.

utmaningar utöver dem som covid-19-pandemin utgör. Konflikten visar dock att EU har lärt sig mycket av covid-19-krisen genom det sätt på vilket unionen snabbt har reagerat på kriget. Konflikten har även tydliggjort vikten av att minska EU:s beroende av importerade fossila bränslen.

Risklandskapet står under förändring och det behöver den omfattande uppsättning verktyg som beskrivs i det här meddelandet. Beredskapsnivån kan och bör höjas. Medan förebyggande åtgärder och beredskap gör att vi kan anpassa oss till klimatförändringarna och minska nya risker, måste de anpassas och ses över regelbundet. Tidiga varningssystem som kan ligga till grund för åtgärder måste förbättras och förstärkas kontinuerligt så att informerade beslut kan fattas och för att information och medvetenhet i ett tidigt skede ska kunna omsättas i snabba åtgärder. Det finns ingen färdig lösning för hantering av en oförutsägbar framtida kris. Den bästa lösningen är att öka kunskaperna om sårbarheter och risker, och minska dem. Detta kommer att bygga upp och upprätthålla EU:s förmåga att göra snabba och samordnade insatser på ett samarbetsvilligt sätt med en kombination av europeiska, nationella och lokala åtgärder.

Det är viktigt att medlemsstaterna tillämpar beredskapsprinciperna och drar full nytta av kommissionens verktygslåda för beredskap där olika verktyg kan anpassas till de olika problem som ska hanteras. Kommissionen kommer aktivt att styra denna process för att bygga upp beredskapen för krishantering i samarbete med EU:s byråer, genom att samordna nätverket av nationella kontaktpunkter inom transportsektorn och fortsatt föra regelbundna diskussioner med internationella partner och berörda parter.

Kommissionen kommer att bistå medlemsstaterna i förbättringen av deras krisberedskap. Utifrån erfarenheterna från covid-19 och krisen i Ukraina samt olika beredskapstest bör medlemsstaterna trappa upp samarbetet och diskussionerna med berörda parter så att de ökar sin beredskap inför en kris i transportsektorn och kan sätta in åtgärder. Kommissionen kommer också att stödja denna process genom att anordna regelbundna simuleringstest med EU-byråerna och sprida erfarenheterna från dessa.

Kommissionen uppmanar parlamentet och rådet att engagera sig till fullo i lagstiftningsarbetet för att modernisera och förstärka motståndskraften hos EU:s transportsektor. Att slutföra arbetet med de framlagda förslagen om det transeuropeiska transportnätet, intelligenta transportsystem, ett gemensamt europeiskt luftrum, RefueEU Aviation, FuelEU Maritime och förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen kommer att vara avgörande för uppbyggnaden av långsiktig motståndskraft hos EU:s transporter. Regionala och lokala myndigheter i EU bör även samarbeta med kommissionen för att förbättra mobiliteten i städerna i linje med den nya ramen för mobilitet i städer.