



Bruxelles, 23.5.2022
COM(2022) 211 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL
REGIUNILOR**

Un plan de urgență pentru sectorul transporturilor

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR

Un plan de urgență pentru sectorul transporturilor

1 INTRODUCERE

În ultimii doi ani, sectorul transporturilor din UE a fost profund afectat de două crize majore – pandemia de COVID-19 și agresiunea militară a Rusiei împotriva Ucrainei. Pandemia de COVID-19 a afectat grav societatea, inclusiv sectorul transporturilor¹. Pentru a limita extinderea pandemiei, au fost luate o serie de măsuri de restricționare a călătoriilor internaționale și interne, cum ar fi distanțarea fizică, ordinele de a rămâne acasă, închiderea transportului public, depistarea contactilor și carantina, precum și închiderea frontierelor. Lipsa de coordonare a măsurilor naționale a afectat, la rândul său, sectorul transporturilor prin limitarea operațiunilor de transport transfrontalier², ceea ce a amplificat adesea efectele șocului inițial asupra cetățenilor și a economiei³.

Efectul global al agresiunii militare a Rusiei împotriva Ucrainei nu s-a manifestat încă. De la începutul invaziei, autoritățile statelor membre și societățile de transport din UE – în special din țările învecinate cu Ucraina – au acordat ajutor umanitar de o amploare fără precedent. Războiul și sancțiunile au creat, de asemenea, numeroase provocări pentru sectorul transporturilor din UE: șoferi de camion blocați într-o zonă de conflict, închiderea spațiului aerian rus, distrugerea infrastructurii de transport ucrainene, întreruperea lanțurilor de aprovizionare și creșterea presiunii asupra prețurilor petrolului.

Aceste două evenimente nu sunt primele perturbări majore ale sistemului de transport al UE. Erupția vulcanului islandez Eyjafjallajökull la 14 martie 2010 și prăbușirea tunelului Rastatt la 12 august 2017 au avut, de asemenea, un impact sistemic asupra sectorului transporturilor, atât în ceea ce privește transportul de pasageri, cât și în ceea ce privește transportul de mărfuri.

Planul de urgență pentru sectorul transporturilor, prezentat în comunicarea de față, propune un set de instrumente pentru a face față oricărui tip de criză din sectorul transporturilor⁴. Acesta reprezintă un răspuns la invitația Consiliului⁵ adresată Comisiei de a elabora un plan de urgență în caz de pandemie sau de altă criză majoră pentru sectorul european al transportului de mărfuri. În plus, Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă⁶ prevedea pregătirea de către Comisie a unui plan de urgență pentru situații de criză pentru a asigura continuitatea activității și pentru a coordona măsurile de

1 În 2020, traficul aerian european a fost cu 45 % mai redus comparativ cu nivelurile înregistrate în 2019, cu o scădere, în consecință, cu peste 70 % a numărului de pasageri (EUROCONTROL). În câteva luni din 2020, numărul pasagerilor care s-au imbarcat și au debarcat în porturile din UE s-a redus aproape la jumătate (cu 45 %) comparativ cu anul 2019. S-a înregistrat, de asemenea, o scădere cu 42 % a numărului de călători pe calea ferată (Eurostat). Cifra de afaceri totală din sectorul serviciilor de transport a scăzut cu 13 % în perioada 2019-2020.

2 Pentru o bază de date a măsurilor, a se vedea: <https://covid-statistics.jrc.ec.europa.eu/RMeasures>.

3 „The impact of COVID-19 on the Internal Market” („Impactul pandemiei de COVID-19 asupra pieței interne”), IPOL_STU (2021)658219_EN.

4 Printre exemplele de posibile crize se numără dezastrelor naturale, pandemiile, atacurile teroriste, atacurile cibernetice, ransomware, conflictele militare, prăbușirile de poduri sau tuneluri sau alte defecțiuni ale infrastructurilor, precum și întreruperi ale alimentării cu energie electrică.

5 Concluziile Consiliului, ST 12391/20.

6 COM(2020) 789 final.

răspuns în sectorul transporturilor. Planul este conceput pe baza învățămintelor desprinse și a inițiativelor întreprinse în timpul pandemiei de COVID-19, cum ar fi Comunicarea privind culoarele verzi⁷, Orientările pentru navigatori⁸ și legislația „Omnibus” privind pandemia de COVID-19 care introduce măsuri temporare în sectorul transporturilor⁹. Planul reprezintă unul dintre rezultatele preconizate în cadrul „Inițiativei emblematice nr. 8 – Consolidarea pieței unice” (acțiunea 58) a Strategiei pentru o mobilitate durabilă și inteligentă. Acesta completează acțiunea 56 de evaluare a impactului pandemiei de COVID-19 asupra conectivității transporturilor și a concurenței pe piața unică. Planul se axează pe sectorul transporturilor – Comisia va aborda aspecte mai ample și anume: libera circulație a mărfurilor, serviciilor și persoanelor pe piața unică a UE și disponibilitatea bunurilor și serviciilor în cadrul viitorului instrument pentru situații de urgență al pieței unice¹⁰.

Multe dintre instrumentele și principiile propuse în prezentul plan s-au dovedit deja utile pentru soluționarea problemelor cauzate de agresiunea militară a Rusiei împotriva Ucrainei. Deși unele dintre concluziile preliminare sunt prezentate în continuare, este necesară o reevaluare continuă a provocărilor existente. Prin urmare, următoarea secțiune de mai jos se axează în principal pe răspunsul UE la pandemia de COVID-19. Aceasta este urmată de o secțiune prospectivă privind pregătirea pentru situații de criză, care identifică principiile de abordare a situațiilor neprevăzute din sectorul transporturilor și oferă un set de măsuri.

2 SPRIJINIREA SECTORULUI TRANSPORTURILOR ÎN PERIOADE DE CRIZĂ

UE a acționat rapid pentru a aborda problemele cauzate de pandemia de COVID-19 și pentru a restabili conectivitatea transporturilor. Răspunsul s-a axat pe asigurarea fluxului neîntrerupt de mărfuri și pe furnizarea, fără întârzieri, a serviciilor de transport. Cu toate acestea, pandemia de COVID-19 a arătat, de asemenea, modul în care repartizarea responsabilităților între UE și statele membre cu privire la aspecte importante, cum ar fi sănătatea și controlul la frontiere, poate crea provocări în ceea ce privește furnizarea unui răspuns rapid și coordonat în materie de politici.

2.1. Coordonarea, monitorizarea și furnizarea de informații

Rețeaua punctelor de contact naționale în domeniul transporturilor a îmbunătățit coordonarea în sectorul transporturilor. Rețeaua a fost creată în temeiul Comunicării privind culoarele verzi pentru a aborda aspecte specifice din domeniul transporturilor și a fost coordonată de Comisie. Rețeaua a avut un impact esențial asupra modului de gestionare a crizei și completează mecanismul integrat al UE pentru un răspuns politic la crize (IPCR), care a fost activat chiar la începutul crizei, în ianuarie 2020.

Cu toate acestea, au fost întâmpinate dificultăți în ceea ce privește furnizarea de informații în timp real. Informațiile actualizate erau esențiale având în vedere situația pandemică, cerințele și normele în continuă schimbare. Site-ul Re-open EU (Redeschidem UE)¹¹ și aplicația pentru dispozitive mobile au oferit informații cetățenilor și întreprinderilor din întreaga UE. Portalul „Europa ta” al

7 C(2020) 1897.

8 C(2020) 3100.

9 Regulamentul (UE) 2020/698 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 de stabilire a unor măsuri specifice și temporare, în contextul epidemiei de COVID-19, privind reînnoirea sau prelungirea anumitor certificate, licențe, permise și autorizații, precum și amânarea anumitor controale și formări periodice în anumite domenii ale legislației din sectorul transporturilor, JO L 165, 27.5.2020, p. 10.

10 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13181-Single-market-new-EU-instrument-to-guarantee-functioning-of-single-market-during-emergencies_ro.

11 Re-open EU oferă informații privind călătoriile și măsurile de sănătate în UE și în țările asociate spațiului Schengen (Islanda, Liechtenstein, Norvegia, Elveția) în timpul pandemiei de COVID-19. Informațiile sunt actualizate frecvent și sunt disponibile în 24 de limbi.

Comisiei¹² a reprezentat un important canal de informare și a înregistrat un număr de 9,9 milioane de vizitatori în iulie 2021. Aceste instrumente au jucat un rol important în reluarea călătoriilor și a turismului în condiții de siguranță. În același timp, din cauza modificării frecvente a normelor și a fluxului imperfect de informații dintre autoritățile naționale și Comisie, informațiile privind anumite norme erau uneori depășite¹³. Site-ul i-a ajutat pe pasageri, însă nu include norme pentru lucrătorii din sectorul transporturilor.

Agresiunea Rusiei împotriva Ucrainei: coordonarea, monitorizarea și schimbul de informații

Rețeaua punctelor de contact naționale în domeniul transporturilor s-a reunit în primele zile după agresiunea militară a Rusiei împotriva Ucrainei. Aceasta a reprezentat un forum pentru statele membre, Comisie, alte organisme ale UE și uneori chiar pentru reprezentanții Ucrainei. Rețeaua a discutat și a coordonat acțiuni menite să creeze noi rute de transport și lanțuri de aprovizionare și să le mențină pe cele existente către și dinspre Ucraina.

2.2. Deblocarea transportului de mărfuri

Sistemul „culoarelor verzi”¹⁴ a menținut fluxul de trafic în UE și a permis lucrătorilor din sectorul transporturilor să traverseze frontierele într-un mod nediscriminatoriu. Comisia a invitat statele membre să desemneze punctele de trecere a frontierelor interne din cadrul rețelei TEN-T drept „culoare verzi” de trecere a frontierei, în cazul în care se aplică anumite norme. Trecerea prin aceste „culoare verzi” nu ar trebui să depășească 15 minute la frontierele terestre interne, iar aceste puncte de trecere ar trebui să fie deschise tuturor vehiculelor de transport de marfă care transportă orice tip de mărfuri.

După cum au recunoscut majoritatea părților interesate¹⁵, culoarele verzi au avut un efect imediat în ceea ce privește asigurarea continuității serviciilor de transport și limitarea perturbării lanțurilor de aprovizionare. Acest lucru a redus impactul economic al restricțiilor legate de pandemia de COVID-19 asupra întreprinderilor de transport și a sprijinit redresarea economică a UE. Culoarele verzi au asigurat, de asemenea, sănătatea și siguranța lucrătorilor din sectorul transporturilor datorită normelor privind spațiile sanitare și de odihnă. Măsura a reprezentat un succes: monitorizarea zilnică – efectuată de Agenția Uniunii Europene pentru Programul spațial – a arătat că perioada medie de așteptare la punctele de trecere a frontierei din interiorul spațiului Schengen s-a menținut sub pragul de 15 minute¹⁶.

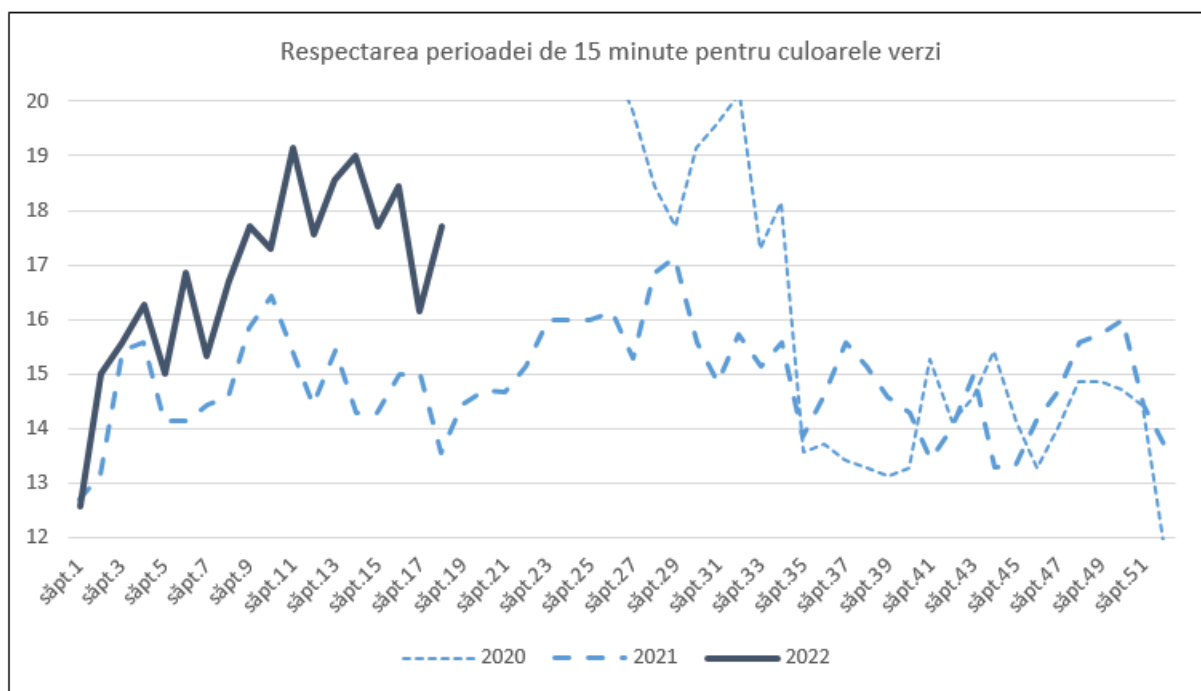
12 https://europa.eu/youreurope/index_ro.htm.

13 Evaluarea de către Curtea de Conturi Europeană a Re-open.eu, Raportul special nr.15/2021: „Drepturile pasagerilor din transportul aerian în timpul crizei provocate de pandemia de COVID-19: drepturi esențiale care nu au fost protejate, în pofida eforturilor Comisiei”.

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

15 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Contingency-plan-for-transport_ro.

16 Durata medie zilnică de trecere a frontierelor a fost de 15,5 minute la toate punctele de trecere a frontierei ale UE de-a lungul rețelei TEN-T în perioada cuprinsă între 3 iunie 2020 (momentul inițierii monitorizării) și 30 septembrie 2021, cu o abatere standard de 2,8 minute. În 2021, aceste cifre au fost de 15,1 și, respectiv, 2 minute.



Tabelul 1: Durata medie de trecere a frontierelor exprimată în minute (toate punctele de trecere a frontierei ale UE) și tendința sa liniară în perioada iunie 2020 - mai 2022, pe săptămâni.

În plus, UE a luat măsuri concrete pentru a se asigura că legislația poate fi modificată sau interpretată într-un mod care să mențină conectivitatea transporturilor în timpul crizei. Anumite societăți de transport nu au fost în măsură să finalizeze procedurile necesare pentru respectarea normelor UE privind reînnoirea sau prelungirea certificatelor (de exemplu, a certificatelor de siguranță), a permiselor (de exemplu, a permiselor de conducere) sau a autorizațiilor. Din cauza măsurilor de limitare a circulației persoanelor, statele membre nu au fost în măsură să garanteze efectuarea în termenele prevăzute a testelor, formării sau inspecțiilor relevante impuse de normele UE din domeniul transporturilor. Odată cu adoptarea Regulamentului (UE) 2020/698¹⁷ (Omnibus I) și a Regulamentului (UE) 2021/267¹⁸ (Omnibus II), UE a prelungit perioadele pentru formare, inspecții și eliberarea de certificate, licențe și autorizații prevăzute în legislația UE relevantă în domeniul transporturilor. Aceste măsuri, care au analizat cu atenție siguranța transporturilor, au fost salutate de majoritatea părților interesate¹⁹ și au garantat continuarea activităților de către societățile de transport și persoanele fizice în cauză.

2.3. Coordonarea măsurilor de călătorie pentru pasageri și lucrătorii din sectorul transporturilor

De la începutul pandemiei, Comisia a promovat o abordare coordonată a restricțiilor privind libera circulație în UE, care au devenit necesare ca urmare a pandemiei. Pentru a evita perturbarea

17 Regulamentul (UE) 2020/698 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 de stabilire a unor măsuri specifice și temporare, în contextul epidemiei de COVID-19, privind reînnoirea sau prelungirea anumitor certificate, licențe, permise și autorizații, precum și amânarea anumitor controale și formări periodice în anumite domenii ale legislației din sectorul transporturilor, JO L 165, 27.5.2020, p. 10.

18 Regulamentul (UE) 2021/267 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2021 de stabilire a unor măsuri specifice și temporare, în contextul persistenței crizei provocate de pandemia de COVID-19, privind reînnoirea sau prelungirea anumitor certificate, licențe, permise și autorizații, amânarea anumitor controale periodice și formări periodice în anumite domenii ale legislației din sectorul transporturilor și prelungirea anumitor perioade menționate în Regulamentul (UE) 2020/698, JO L 60, 22.2.2021, p. 1.

19 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Contingency-plan-for-transport_ro.

transporturilor, Recomandarea (UE) 2020/1475 a Consiliului²⁰ și versiunile sale revizuite ulterioare au confirmat că, în principiu, lucrătorii din sectorul transporturilor nu sunt obligați să se supună testării sau carantinei și, în cazul în care este necesară efectuarea unui test, se pot utiliza teste antigenice rapide. Actul legislativ ulterior acestei recomandări, Recomandarea (UE) 2022/107 a Consiliului²¹, prevede că lucrătorii din sectorul transporturilor nu ar trebui să aibă obligația de a deține un certificat digital al UE privind COVID.

Ca răspuns la criza din Ucraina, Comisia a confirmat că lucrătorii din sectorul transporturilor au jucat un rol esențial pentru lanțurile de aprovizionare în comunicarea sa privind orientările operaționale pentru gestionarea frontierelor externe în vederea facilitării trecerii frontierelor dintre Ucraina și UE²². Comisia a propus, de asemenea, simplificarea procedurilor de trecere a frontierelor pentru lucrătorii din sectorul transporturilor care lucrează în Ucraina.

Certificat digital al UE privind COVID și formularul electronic UE de localizare a pasagerilor

Certificatul digital al UE privind COVID²³ securizat și interoperabil și alte protocoale sanitare, elaborate de Comisie și de Centrul European de Prevenire și Control al Bolilor împreună cu agențiile de transport relevante, au avut un rol esențial în reluarea – acolo unde a fost posibil – a călătoriilor în condiții de siguranță în întreaga UE. Certificatul digital al UE privind COVID și eforturile de stabilire a unei abordări coordonate a călătoriilor la nivelul UE au fost primite, în general, favorabil de asociațiile din domeniul turismului și al organizării călătoriilor ca un instrument important pentru a permite și a încuraja cetățenii să călătorească, oferind previzibilitatea necesară. Pentru a se asigura că cetățenii nu sunt privați de această modalitate eficace, având și calitatea de a proteja viața privată, de a-și dovedi statutul de persoană vaccinată împotriva COVID-19, în cazul în care anumite restricții privind libera circulație instituite din motive de sănătatea publică vor fi în continuare în vigoare și după data de 30 iunie 2022, Comisia a propus prelungirea temeiului juridic al certificatului digital al UE privind COVID până la 30 iunie 2023.

Cu toate acestea, mai multe state membre au introdus formulare de localizare a pasagerilor și alte declarații (de exemplu, declarații de sănătate, declarații pentru intrarea pe propriile teritorii) într-un mod necoordonat. Aceste documente sunt în formate diferite, iar unele dintre acestea sunt doar în format tipărit. Acest lucru a creat inconveniente și confuzii inutile în rândul călătorilor, care ar fi putut fi evitate printr-o coordonare adecvată.

În timpul pandemiei de COVID-19, eforturile comune ale UE și ale statelor membre au permis unui număr de 650 000 de cetățeni ai UE să se întoarcă acasă în condiții de siguranță. Peste 100 000 de persoane, dintre care 90 060 erau cetățeni ai UE, au fost repatriate prin intermediul mecanismului de protecție civilă al Uniunii. Pandemia de COVID-19 i-a afectat în mod considerabil și

20 Recomandarea Consiliului din 13 octombrie 2020 privind o abordare coordonată a restricționării liberei circulații ca răspuns la pandemia de COVID-19, JO L 337, 14.10.2020, p. 3.

21 Recomandarea (UE) 2022/107 a Consiliului din 25 ianuarie 2022 privind o abordare coordonată pentru a facilita libera circulație în condiții de siguranță pe durata pandemiei de COVID-19 și de înlocuire a Recomandării (UE) 2020/1475 disponibilă la adresa: <http://data.europa.eu/eli/reco/2022/107/oj>).

22 COM(2022) 1404 final

23 Parlamentul European și Consiliul au adoptat Regulamentul (UE) 2021/953 privind cadrul pentru eliberarea, verificarea și acceptarea certificatelor interoperabile de vaccinare, testare și vindecare de COVID-19 (certificatul digital al UE privind COVID) pentru a facilita libera circulație pe durata pandemiei de COVID-19.

pe lucrătorii din sectorul transporturilor. Acești lucrători se află în prima linie a crizei și s-au confruntat cu restricții de deplasare pe teritoriul UE, inclusiv cu creșterea duratei de așteptare la frontiere și cu limitarea spațiilor de cazare și de odihnă. Navigatorii au fost afectați în mod deosebit și au fost împiedicați să se întoarcă acasă timp de mai multe luni din cauza restricțiilor și a conectivității limitate a transporturilor. Comisia a furnizat orientări statelor membre cu privire la călătoriile în UE²⁴, subliniind necesitatea de a asigura coridoare de tranzit în condiții de siguranță. De asemenea, Comisia a sprijinit navigatorii prin oferirea unor recomandări privind protecția sănătății, repatrierea și formalitățile de călătorie²⁵. Comisia a invitat statele membre să creeze o rețea de porturi sigure în care să se poată efectua schimburi de echipaje fără restricții. De asemenea, Comisia a simplificat cerințele în materie de vize și a introdus scutiri de carantină, inclusiv pentru navigatorii din afara UE.

Pandemia de COVID-19 și drepturile pasagerilor

Comisia a oferit din timp orientări cu privire la aplicarea legislației UE privind drepturile pasagerilor în contextul pandemiei de COVID-19²⁶. Comisia a emis o recomandare privind voucherele oferite pasagerilor și călătorilor în locul rambursării pachetelor turistice și serviciilor de transport anulate. Comisia a evidențiat, de asemenea, modul în care statele membre ar putea sprijini lichiditatea financiară a societăților de transport²⁷. În decembrie 2020, Comisia a avertizat rețeaua autorităților publice însărcinate cu aplicarea legislației în materie de protecție a consumatorilor cu privire la politicile de anulare a zborurilor și de rambursare ale mai multor companii aeriene. Acest lucru a condus la discuții între Comisie, autoritățile naționale de protecție a consumatorilor și 16 companii aeriene importante. În urma acestor discuții, companiile aeriene s-au angajat să își îmbunătățească practicile de informare a pasagerilor și să ramburseze în timp util pasagerilor prețului biletelor pentru zborurile anulate²⁸.

Comisia a solicitat statelor membre să utilizeze platforma EU Pilot pentru a furniza informații cu privire la aplicarea, monitorizarea și asigurarea respectării legislației UE privind drepturile pasagerilor în timpul crizei provocate de pandemia de COVID-19. Se acordă o atenție deosebită societăților de transport și posibilității oferite de acestea de a alege între rambursarea în bani și vouchere. Comisia a inițiat proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor împotriva statelor membre care au introdus norme care încalcă legislația UE privind drepturile pasagerilor. Aceste proceduri au avut ca rezultat retragerea respectivelor norme naționale contradictorii.

2.4. Menținerea conectivității transporturilor

UE a oferit, de asemenea, sprijin în materie de reglementare societăților de transport prin modificările aduse actelor sale legislative. În cazul în care un transportator aerian nu își mai poate îndeplini obligațiile financiare pentru o perioadă de 12 luni, autoritățile responsabile cu acordarea licențelor din statele membre au opțiunea de a nu suspenda sau revoca licența de operare acordată transportatorului respectiv. Actele legislative au introdus măsuri de sprijinire a aeroporturilor și a societăților de furnizare de servicii de *handling* la sol, permițându-le în special aeroporturilor să atribuie

24 C(2020) 1897 final.

25 C(2020) 119/01.

26 Orientările interpretative din 18 martie 2020, urmate de Recomandarea privind voucherele din 13 mai 2020.

27 Recomandarea (UE) 2020/648 a Comisiei din 13 mai 2020 privind voucherele oferite pasagerilor și călătorilor în locul rambursării pachetelor turistice și serviciilor de transport anulate în contextul pandemiei de COVID-19, C/2020/3125, JO L 151, 14.5.2020, p. 10.

28 Mai multe informații privind angajamentele specifice ale companiilor aeriene sunt disponibile la adresa: https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/air-travel_ro.

contracte de servicii de handling la sol în situații de urgență, în cazul în care o societate își încetează activitățile din cauza crizei provocate de pandemia de COVID-19²⁹.

Modificări ale Regulamentului privind sloturile orare³⁰

UE a adoptat rapid modificări ale actelor legislative care să le permită transportatorilor aerieni să își păstreze sloturile orare în următorul sezon de planificare orară corespunzător, chiar și atunci când nu pot opera procentul minim de 80 % de sloturi orare, conform cerințelor obișnuite. Scopul acestor modificări este de a oferi sprijin financiar companiilor aeriene pentru ca acestea să nu fie nevoite să opereze zboruri doar pentru a-și păstra sloturile orare. Aceste modificări asigură, de asemenea, o utilizare competitivă a capacității aeroportuare în beneficiul consumatorilor și al conectivității.

Simplificarea actelor legislative în sectorul maritim a permis unui organ de administrare al unui port sau autorității competente să scutească, să reducă sau să amâne plata taxelor de utilizare a infrastructurii portuare³¹. În sectorul feroviar, au fost introduse norme temporare de care beneficiază întreprinderile feroviare, de exemplu cele care permit administratorilor de infrastructură să stabilească tarife de acces sub nivelul costurilor de exploatare³². Transpunerea și punerea în aplicare a unor norme ale UE au fost amânate pentru a reduce sarcina statelor membre, astfel încât acestea să se poată concentra pe combaterea răspândirii virusului³³.

Normele UE privind ajutoarele de stat au permis statelor membre să acorde ajutor temporar de urgență pentru a compensa o pierdere bruscă de lichidități sau pentru a compensa daunele provocate direct de pandemia de COVID-19. La 19 martie 2020, Comisia a adoptat un cadru temporar privind ajutoarele de stat³⁴ de sprijinire a economiei în contextul crizei provocate de pandemia de COVID-19. Cadrul a stabilit condițiile de acordare a ajutoarelor de stat pentru a atenua orice perturbare gravă a economiei unui stat membru. Cadrul se aplică aproape tuturor sectoarelor și întreprinderilor, inclusiv societăților din sectorul transporturilor, fiind considerat unul dintre sectoarele cele mai afectate. Scopul cadrului este de a reduce deficitul de lichiditate al întreprinderilor, permițând, de exemplu, granturi directe, avantaje fiscale, garanții de stat pentru împrumuturi, împrumuturi publice subvenționate, precum și recapitalizarea.

Comisia a clarificat, de asemenea, modul de interpretare a principalelor norme ale UE în domeniul transporturilor, al ajutoarelor de stat și al achizițiilor publice într-o situație de criză,

29 Regulamentul (UE) 2020/696 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate având în vedere pandemia de COVID-19, JO L 165, 27.5.2020, p. 1.

30 Regulamentul (UE) 2020/459 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 martie 2020 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 al Consiliului privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare, JO L 99, 31.3.2020, p. 1; Regulamentul (UE) 2021/250 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2021 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 al Consiliului în ceea ce privește reducerea temporară a obligațiilor de utilizare a sloturilor orare pe aeroporturile Uniunii ca urmare a crizei provocate de pandemia de COVID-19, JO L 58, 19.2.2021, p. 1.

31 Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2017 de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor, JO L 57, 3.3.2017, p. 1.

32 Regulamentul (UE) 2020/1429 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 octombrie 2020 de stabilire a unor măsuri pentru o piață feroviară durabilă în contextul epidemiei de COVID-19, JO L 333, 12.10.2020, p. 1.

33 A se vedea, de exemplu, Directiva (UE) 2020/700 a Parlamentului European și a Consiliului din 25 mai 2020 de modificare a Directivelor (UE) 2016/797 și (UE) 2016/798 în ceea ce privește prelungirea perioadelor lor de transpunere, JO L 165, 27.5.2020, p. 27.

34 JO C 91I, 20.3.2020, p. 1. Cadrul temporar a fost modificat în mai multe rânduri.

prin adoptarea de orientări pentru statele membre. Acest lucru a permis statelor membre să modifice contractele existente privind obligațiile de serviciu public pentru transporturile terestre³⁵, aeriene³⁶ și maritime³⁷ în funcție de nevoile generate de criza provocată de pandemia de COVID-19. Comisia a emis, de asemenea, orientări privind procedura de atribuire urgentă a noilor contracte privind obligațiile de serviciu public, astfel încât conectivitatea de bază a transporturilor să poată fi menținută în cazul în care serviciile comerciale nu sunt în măsură să o mențină din cauza crizei. Aceste măsuri legislative sunt temporare și sunt limitate la durata crizei provocate de pandemia de COVID-19. Adoptarea rapidă a acestor măsuri demonstrează că atât Comisia, cât și Parlamentul și Consiliul sunt în măsură să reacționeze în mod eficace la astfel de crize.

Statele membre pot impune noi obligații de serviciu public, în special atunci când există riscul unei pierderi bruște a conectivității. Comisia a furnizat orientări privind compensarea obligațiilor de serviciu public în timpul pandemiei de COVID-19³⁸ și a purtat o serie de discuții bilaterale cu statele membre.

2.5. Furnizarea de finanțare specifică pentru principalele operațiuni de transport

Din cele 2,7 miliarde EUR alocate Instrumentului pentru sprijin de urgență (ESI) cu scopul de a ajuta statele membre să răspundă la criza provocată de pandemia de COVID-19, 220 de milioane EUR au putut fi puse rapid la dispoziție pentru acțiuni legate de transport, datorită flexibilității oferite de ESI. Această sumă a fost ulterior structurată sub forma „pachetului privind mobilitatea” al ESI, care, atunci când a fost lansat, la 19 iunie 2020, a oferit sprijin bazat pe nevoi statelor membre pentru transportul de mărfuri legate de criza provocată de pandemia de COVID-19, pentru transferul pacienților, precum și pentru transportul echipelor medicale. A fost acordat sprijin pentru un număr de peste 2 000 de operațiuni pentru transportul echipamentelor și al echipelor medicale și pentru transferul pacienților pe cale aeriană, terestră sau maritimă. A fost alocată o sumă totală de peste 164 de milioane EUR pentru operațiunile de transport de mărfuri. Până în prezent, au fost acordate statelor membre peste 9 milioane EUR pentru transportul echipelor medicale și transferul pacienților, sprijinind operațiunile de transport pentru un număr de peste 450 de membri ai personalului medical și pentru aproximativ 350 de pacienți. Numărul statelor membre care au beneficiat de pachetul privind mobilitatea al ESI se ridică la 21.

Răspunsul UE la agresiunea militară a Rusiei împotriva Ucrainei

La 24 februarie 2022, Rusia a lansat o invazie militară la scară largă împotriva Ucrainei. În primele săptămâni ale conflictului, peste 3,9 milioane de persoane au fugit din Ucraina în UE. UE a acordat Ucrainei asistență macrofinanciară în valoare de 1,2 miliarde EUR, din care 600 de milioane EUR sub formă de împrumuturi nepreferențiale au fost plătite în martie, iar a doua tranșă de 600 de milioane EUR nu a fost încă plătită. În plus, sprijinul de urgență în valoare de 120 milioane EUR sub formă de granturi a fost transferat la bugetul Ucrainei la 7 aprilie, sprijinind asigurarea cheltuielilor publice de bază. UE redirecționează proiectele în curs (între 100 și 200 de milioane EUR) pentru a furniza asistență de urgență și pentru a răspunde nevoilor urgente ale populației și ale autorităților. Comisia a adoptat, de asemenea, un nou pachet de urgență în valoare de 330 de milioane EUR. UE a luat o serie de măsuri pentru a sancționa Rusia și pentru a ajuta Ucraina. Printre măsurile legate de transporturi se numără următoarele:

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

03/land_transport_overview_rules_during_coronavirus.pdf.

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

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.

(-) Recomandarea UE de evitare a operării de zboruri comerciale pe întregul spațiul aerian al Ucrainei, al Belarusului și al unei părți din Rusia, publicată într-unul dintre buletinele de informare privind zonele de conflict ale Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației. Această recomandare a fost extinsă rapid pentru a include și spațiul aerian al Republicii Moldova.

(-) Închiderea spațiului aerian al UE pentru transportatorii și întreprinderile din Rusia³⁹.

(-) La 9 martie, UE a adoptat interdicții privind:

(i) vânzarea, furnizarea, leasingul, transferul sau exportul, în mod direct sau indirect, al tuturor produselor și tehnologiilor aeronautice (aeronave, nave spațiale și componente ale acestora);

(ii) furnizarea de asigurări și reasigurări, în mod direct sau indirect, pentru oricare dintre aceste produse și tehnologii aeronautice;

(iii) furnizarea de servicii de reparare și întreținere pentru aceste produse aeronautice.

(-) UE a adăugat Căile Ferate ruse pe lista organismelor care fac obiectul sancțiunilor financiare. Persoanele fizice care au legătură cu Căile Ferate ruse și filialele acestora au fost adăugate pe lista persoanelor care fac obiectul măsurilor restrictive impuse de UE.

(-) UE a introdus sancțiuni privind navigația maritimă și echipamentele radio, prin care se interzice:

(i) vânzarea, furnizarea, transferul sau exportul acestor produse către orice persoană fizică sau juridică, entitate sau organism din Rusia, în scopul utilizării în Rusia sau pentru montarea la bordul unei nave sub pavilion rus;

(ii) furnizarea de asistență tehnică, servicii de intermediere sau alte servicii, precum și de finanțare sau de asistență financiară legată de aceste produse.

(-) La 8 aprilie, UE a adoptat sancțiuni suplimentare, interzicând navelor sub pavilion rus (inclusiv iahturilor) să facă escală în porturile din UE și întreprinderilor de transport rutier stabilite în Rusia și în Belarus să efectueze transporturi rutiere de mărfuri pe teritoriul Uniunii Europene.

(-) La cererea Ucrainei, UE a activat mecanismul de protecție civilă al Uniunii (UCPM), oferind sprijin legat de consecințele agresiunii militare ruse. Mii de tone de articole de asistență din partea tuturor statelor membre ale UE au fost expediate către Ucraina prin intermediul centrelor logistice ale UCPM din Polonia, România și Slovacia. Țările învecinate au solicitat, de asemenea, acordarea de asistență prin intermediul UCPM pentru gestionarea afluxului de migranți. În afară de Ucraina, UCPM este utilizat și pentru a oferi diferite forme de sprijin esențial Moldovei, Poloniei, Slovaciei și Republicii Cehe, care reprezintă țări de destinație importante pentru refugiații care fug din calea conflictului. UCPM a fost utilizat, de asemenea, pentru a facilita repatrierea cetățenilor UE, atunci când acest lucru a fost posibil. Centrele logistice pentru ajutoare au fost înființate sub responsabilitatea autorităților locale din Polonia, Slovacia și România și au fost finanțate integral prin UCPM.

(-) Activarea Directivei privind acordarea de protecție temporară⁴⁰ pentru cetățenii ucraineni și cetățenii din alte state în cazul în care aceștia nu se pot întoarce în condiții de siguranță în Ucraina.

39 Atât Rusia, cât și Belarus și-au închis spațiile aeriene pentru zborurile UE. Aeronavele aflate sub pavilionul UE au fost plasate sub alte pavilioane și reasigurate în Rusia, încălcându-se astfel dreptul internațional.

(-) Orientări operaționale pentru gestionarea frontierelor externe în vederea facilitării trecerii prin punctele de frontieră UE-Ucraina. Aceste orientări includ lucrătorii din sectorul transporturilor⁴¹.

(-) Sprijinirea șoferilor de camion din UE blocați să se întoarcă acasă din Ucraina, Rusia și Belarus, prin simplificarea procedurilor pentru aceștia.

(-) Suspendarea tuturor activităților din cadrul Parteneriatului pentru transporturi și logistică al Dimensiunii Nordice care implică Rusia și Belarus.

(-) Unele state membre au asigurat transportul public gratuit pentru cetățenii ucraineni. În plus, o serie de societăți de transport din UE au introdus măsuri, cum ar fi bilete gratuite de avion, de autobuz sau de tren, pentru a ajuta Ucraina și poporul ucrainean sau pentru a furniza ajutor umanitar.

(-) Statele membre care se învecinează cu Ucraina au înființat centre de primire/noduri de transport.

(-) Comisia a activat Rețeaua punctelor de contact naționale în domeniul transporturilor.

(-) Ca urmare a invadării Ucrainei de către Rusia, Comisia Europeană a propus liniile generale ale unui plan (RePower EU) menit să asigure independența Europei de combustibili fosili din Rusia cu mult înainte de 2030, începând cu gazele naturale, având în vedere invadarea Ucrainei de către Rusia⁴².

(-) Ca parte a sprijinului acordat de UE Ucrainei în fața agresiunii militare a Rusiei, la 12 mai, Comisia a instituit culoare de solidaritate⁴³ constând într-un set de acțiuni menite să ajute Ucraina să își exporte produsele agricole. În urma invaziei Ucrainei de către Rusia și a blocadei sale asupra porturilor ucrainene, cerealele ucrainene și alte produse agricole trebuie dirijate către rute logistice alternative pentru a ajunge la destinație. Prin intermediul comunicării, Comisia prezintă un plan de acțiune în vederea înființării „culoarelor de solidaritate” pentru a se asigura că Ucraina poate exporta cereale, dar și importa bunurile de care are nevoie, de la ajutorul umanitar la hrana pentru animale și îngrășăminte. Acest lucru va contribui la sprijinirea economiei Ucrainei, precum și a securității alimentare la nivel mondial. Comisia, împreună cu statele membre și cu părțile interesate, a identificat câteva acțiuni prioritare:

- Punerea la dispoziție de material rulant de marfă suplimentar, nave și camioane;
- Asigurarea unei capacități suficiente a rețelelor de transport și a terminalelor de transbordare pentru exporturile agricole ucrainene;
- Promovarea unei flexibilități maxime și a unui personal adecvat pentru operațiunile vamale și alte inspecții;
- Identificarea posibilităților de depozitare a produselor agricole ucrainene pe teritoriul UE;

40 Acest act legislativ a reprezentat răspunsul UE în 2001 la aflusul de persoane strămutate din cauza conflictului din fosta Iugoslavie. Directiva nu a fost niciodată activată până la 3 martie 2022. Până la 7 aprilie 2022, a fost înregistrat un număr de peste 1,6 milioane de persoane.

41 C(2022) 1404 final.

42 COM(2022)108 final.

43 COM(2022) 217 final.

• Îmbunătățirea conectivității UE-Ucraina pe termen mediu prin creșterea capacității de infrastructură a noilor coridoare de export și construcția de noi conexiuni de infrastructură în cadrul reconstrucției Ucrainei.

(-) La 12 mai, Comisia a aprobat o înțelegere la nivel înalt⁴⁴ cu Ucraina, convenind asupra unor noi hărți orientative pentru rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) pentru Ucraina, ca parte a politicii Comisiei de extindere a TEN-T la țările învecinate.

3 PREGĂTIREA PENTRU SITUAȚII DE CRIZĂ

Războiul Rusiei împotriva Ucrainei a demonstrat importanța pregătirii. Datorită capacităților existente, UE a fost în măsură să pună rapid în aplicare măsuri eficiente de asistență pentru Ucraina și pentru refugiații care fug din țară. Nu se cunosc încă toate efectele războiului sau ale următoarei crize care ar putea afecta sectorul transporturilor. Un mecanism de răspuns eficient nu ar trebui să vizeze doar un singur mod de transport, deoarece perturbările sistemice ale unui singur mod de transport pot afecta întreaga rețea.

Raportul pe 2021 de analiză prospectivă strategică al UE⁴⁵ evidențiază factori care ar putea avea un impact asupra sectorului transporturilor din UE, inclusiv schimbările climatice și alte provocări legate de mediu, amenințările la adresa securității și terorismul, hiperconectivitatea digitală și transformarea tehnologică. În trecut, mai multe atacuri sau tentative de atacuri teroriste au vizat mijloacele de transport din UE, acestea reprezentând o țintă eficientă din cauza numărului mare de persoane care le utilizează zilnic⁴⁶. În timpul pandemiei de COVID-19, au fost vizate telecomunicațiile, inclusiv infrastructura 3G/4G/5G (de exemplu, rețeaua, punți de rețea și turnuri celulare) și alte componente ale rețelei (de exemplu, relee și cabluri). În iulie 2021, inundațiile din Belgia și Germania au provocat numeroase decese și perturbări grave și de lungă durată ale transporturilor.

Securitatea cibernetică necesită o atenție deosebită. Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă recunoaște necesitatea de a trata cu prioritate securitatea cibernetică a transporturilor pentru a combate amenințările cibernetice. Potrivit Agenției Uniunii Europene pentru Securitate Cibernetică (ENISA)⁴⁷, infractorii ciberneticii vizează o serie de infrastructuri critice din domeniul asistenței medicale, al transporturilor⁴⁸ și al energiei. Agresiunea Rusiei împotriva Ucrainei a sporit preocupările legate de amenințările cibernetice, inclusiv cele îndreptate împotriva unor ținte din UE.

3.1. Principii vizând situațiile de urgență din sectorul transporturilor

Pregătirea pentru evenimente majore și răspunsul la acestea implică, pe lângă respectarea altor principii relevante ale UE, și respectarea principiilor privind situațiile de urgență, descrise mai jos.

- I. **Proportionalitate:** introducerea doar în ultimă instanță a unor măsuri de restricționare a transportului de mărfuri sau de persoane. Toate măsurile trebuie să fie justificate în mod corespunzător, bazate pe dovezi și proporționale, să facă obiectul unei monitorizări și a unei

44 COM(2022) 3204 final.

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

46 Madrid (2004), Londra (2005), Glasgow (2007), aeroportul din Frankfurt (2011), Oignes (Thalys, 2015), Bruxelles (2016), Würzburg (2016), Bruxelles (2017) sau Londra (2017).

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

48 În sectorul maritim, de exemplu, patru dintre cele mai mari companii de transport maritim (APM Maersk, CMA CGM, COSCO, Mediterranean Shipping Company) au fost ținte ale atacurilor cibernetice începând din 2017.

revizuirii periodice, să fie comunicate rapid, să fie temporare și să fie ridicate cât mai curând posibil⁴⁹.

- II. Nediscriminarea:** măsurile nu ar trebui să genereze discriminări nejustificate pe motive de cetățenie, de proveniență a mărfurilor sau între diferitele moduri de transport sau mărfuri transportate. Acestea ar trebui să asigure tratamentul nediscriminatoriu al lucrătorilor din sectorul transporturilor (inclusiv al rezidenților din afara UE) și să elimine, atunci când este posibil, restricțiile de călătorie sau de circulație sau oricare alte sarcini administrative care îi afectează pe acești lucrători, având în vedere rolul lor esențial în lanțurile de aprovizionare cu vehicule de transport de marfă. Același tratament nediscriminatoriu trebuie aplicat și în cazul pasagerilor.
- III. Coordonare:** Toate măsurile ar trebui coordonate cu autoritățile din domeniul transporturilor prin intermediul rețelei punctelor de contact naționale în domeniul transporturilor. Ar trebui instituite canale de comunicare între rețea, UE și forumurile internaționale orizontale de gestionare a crizelor. Coordonarea dintre autoritățile relevante trebuie să fie inițiată încă de la început, în special atunci când afectează rețeaua TEN-T și mai multe state membre.
- IV. Transparență, comunicare și dialog:** toate măsurile ar trebui comunicate în mod clar părților interesate afectate înainte de intrarea lor în vigoare⁵⁰ și ar trebui discutate cu respectivele părți interesate și ajustate, dacă este necesar. Ar trebui asigurat un dialog continuu cu părțile interesate, inclusiv cu partenerii internaționali.
- V. Coerența cu politicile UE:** trebuie evitate măsurile de la nivel național și local care afectează funcționarea spațiului european unic al transporturilor. Odată adoptate măsuri de urgență în sectorul transporturilor la nivelul UE, autoritățile relevante ar trebui să ridice imediat măsurile naționale.
- VI. Integritatea sistemului de transport:** măsurile de răspuns la problemele unui singur mod de transport ar trebui să ia în considerare și să valorifice la maximum toate modurile de transport.
- VII. Asistență pentru pasagerii cu nevoi specifice:** ar trebui să se acorde o atenție deosebită nevoilor pasagerilor și grupurilor de pasageri aflați în situații vulnerabile (de exemplu, persoanele cu mobilitate redusă și/sau persoanele cu handicap), pasagerilor blocați, călătorilor cu locuri de muncă în sectoare esențiale și lucrătorilor transfrontalieri.
- VIII. Asistență pentru lucrătorii din sectorul transporturilor:** lucrătorii din sectorul transporturilor ar trebui să beneficieze de condiții de muncă sigure, securizate și adecvate⁵¹.

3.2. Setul de măsuri de urgență în sectorul transporturilor

Comisia propune un set de [10] măsuri pentru creșterea gradului de pregătire pentru situații de criză în sectorul transporturilor și pentru consolidarea capacităților de răspuns ale sectorului.

⁴⁹ Același lucru este valabil și pentru suspendările temporare ale măsurilor de protecție socială, a sănătății și a mediului.

⁵⁰ În situații specifice, cum ar fi sancțiunile economice împotriva Rusiei, ar putea fi nevoie ca anumite consultări prealabile să fie limitate.

⁵¹ Inclusiv aderarea la legislația UE și la cea națională relevantă în domeniul securității și sănătății în muncă, inclusiv în ceea ce privește Directiva 89/391/CEE a Consiliului din 12 iunie 1989 privind punerea în aplicare de măsuri pentru promovarea îmbunătățirii securității și sănătății lucrătorilor la locul de muncă, JO L 183, 29.6.1989, p. 1.

Setul de măsuri ar trebui utilizat în conformitate cu principiile enumerate mai sus. Măsurile variază de la acțiuni pregătitoare pe termen mai lung la instrumente care pot fi utilizate pentru măsuri imediate. Obiectivul comun este o mai bună pregătire pentru o reacție rapidă la orice accident sau eveniment care poate provoca perturbări grave ale sistemului de transport al UE. Această perturbare ar putea fi cauzată de dezastre naturale, pandemii, atacuri teroriste, atacuri cibernetice, ransomware, conflicte militare, defecțiuni ale infrastructurii (cum ar fi prăbușirea podurilor sau tunelurilor) sau întreruperi ale alimentării cu energie electrică.

1) **Adaptarea legislației UE în domeniul transporturilor la situațiile de criză**

Unele acte legislative din domeniul transporturilor conțin deja clauze de urgență. Printre exemple se numără articolul 21 din Regulamentul privind serviciile aeriene⁵², articolul 5 alineatul (5) din Regulamentul privind atribuirea contractelor de servicii publice de transport rutier⁵³, articolul 7 alineatul (4) din Regulamentul privind serviciile portuare⁵⁴ și articolul 10 din Regulamentul privind accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri⁵⁵. Unele dintre actele legislative actuale menționează deja obligația de a elabora planuri de urgență. În temeiul celui de al patrulea pachet feroviar⁵⁶, societățile feroviare trebuie să întocmească planuri de urgență având ca scop să ofere protecție și asistență călătorilor în cazul unor perturbări majore ale transporturilor⁵⁷.

Dacă este cazul, actele legislative ale UE în domeniul transporturilor trebuie modificate prin introducerea unor dispoziții care să consolideze capacitatea de răspuns la o situație de criză majoră. Totuși, aceste dispoziții nu ar trebui să conducă la excepții nejustificate de la aplicarea legislației UE. Prin urmare, introducerea unor astfel de clauze ar trebui analizată cu atenție înainte de modificarea sau adoptarea unui anumit regulament sau a unei anumite directive. Evaluările impactului ar trebui să analizeze necesitatea introducerii unor clauze de urgență și modul în care acestea ar trebui concepute.

Ca urmare a acestei abordări, Comisia a propus anumite dispoziții în cadrul revizuirilor recente ale legislației privind rețeaua TEN-T și sistemele de transport inteligente⁵⁸. Printre exemplele de acțiuni pe termen mai lung necesare pentru creșterea gradului de pregătire se numără consolidarea tronsoanelor transfrontaliere ale rețelei TEN-T, sporirea multimodalității prin intermediul terminalelor și reorientarea către moduri de transport durabile. Comisia intenționează să analizeze oportunitatea de a oferi o flexibilitate temporară suplimentară în aplicarea normelor privind transportul rutier în ceea ce privește restricțiile de conducere și perioadele de conducere, garantând totodată siguranța operațiunilor de transport.

52 Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare), JO L 293, 31.10.2008, p. 3.

53 Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, JO L 315, 3.12.2007, p. 1.

54 Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2017 de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor, JO L 57, 3.3.2017, p. 1.

55 Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri, JO L 300, 14.11.2009, p. 72.

56 Articolul 54 din Directiva 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european.

57 În plus, noul Regulament (UE) 2021/782 privind drepturile călătorilor din transportul feroviar, care se va aplica de la 7 iunie 2023, obligă întreprinderile feroviare să coopereze cu gestionarii de gară și cu administratorii de infrastructură pentru elaborarea acestor planuri. Planurile de urgență trebuie, de asemenea, să țină seama de necesitatea unor sisteme de alertă și de informare accesibile.

58 COM(2021) 812 și COM(2021) 813.

Aceste dispoziții permanente ar putea reflecta măsurile temporare introduse ca răspuns la criza provocată de pandemia de COVID-19, cum ar fi cele introduse în temeiul Directivelor Omnibus I și II sau în temeiul modificărilor aduse Regulamentului privind serviciile aeriene și Regulamentului privind sloturile orare⁵⁹ (a se vedea secțiunea 2.4). În mod similar, învățămintele desprinse în urma pandemiei de COVID-19 ar trebui să relanseze discuțiile îndelung așteptate cu privire la revizuirea Regulamentului (CE) nr. 261/2004 în ceea ce privește drepturile pasagerilor care utilizează transportul aerian, pentru a-l adapta la crizele viitoare. Introducerea unor planuri de urgență va face parte, de asemenea, din evaluarea în curs a legislației UE privind drepturile pasagerilor.

2) Asigurarea unui sprijin adecvat pentru sectorul transporturilor

Consolidarea rezilienței sectorului transporturilor este însoțită de îmbunătățirea conectivității și a durabilității sistemului de transport al UE. Comisia va continua să urmărească îndeaproape și să sprijine punerea în aplicare a Mecanismului de redresare și reziliență (MRR), care va contribui la creșterea rezilienței sectorului transporturilor pentru toate modurile de transport. Pentru a beneficia de investiții în cadrul instrumentului NextGenerationEU, statele membre intenționează să dedice părți semnificative din MRR sectorului transporturilor, plasându-l printre principalele sectoare ale economiei. În cadrul celor 24 de planuri naționale de redresare și reziliență aprobate de Consiliu, o sumă semnificativă va fi alocată îmbunătățirii durabilității sistemului european de mobilitate. Statele membre vor cheltui în total 70,7 miliarde EUR pentru investiții și reforme legate de tranziția verde a transporturilor, aproximativ 15,7 % din pachetul financiar alocat. Investițiile și reformele suplimentare din sectorul transporturilor abordează alte priorități, cum ar fi transformarea digitală a sectorului și coeziunea socială și teritorială. Fiecare plan național direcționează o parte din suma alocată către acest domeniu. În contextul geopolitic actual, afectat considerabil de agresiunea militară rusă din Ucraina, reducerea dependenței UE de combustibilii fosili este și mai imperioasă. Pentru a răspunde acestor provocări, Comisia a publicat, la 18 mai 2022, un plan REPowerEU⁶⁰ de stabilire a unor acțiuni europene comune în acest domeniu. MRR va juca un rol central în mobilizarea și implementarea resurselor disponibile la nivel european și național pentru a atinge obiectivele planului REPowerEU. În plus, instrumentele financiare, cum ar fi Mecanismul pentru interconectarea Europei, inclusiv componenta sa digitală, MIE – Digital, Fondul de coeziune, Fondul european de dezvoltare regională și programul InvestEU, sunt esențiale pentru îmbunătățirea rezilienței pieței unice prin investiții în conectivitate, digitalizare, infrastructurile de conectivitate digitală și multimodalitatea sistemului de transport al UE, precum și pentru reducerea dependenței acestuia de combustibilii fosili.

Pentru a răspunde rapid unei crize viitoare, Comisia și statele membre ar trebui să mobilizeze alte fonduri, după caz, în funcție de natura crizei. Răspunsul ar putea lua, de asemenea, forma unei asistențe financiare, prin scutirea temporară de obligațiile de plată. De asemenea, Comisia ar putea analiza posibilitatea introducerii unor măsuri legislative care să ofere sprijin financiar sectorului transporturilor. Aceste măsuri ar putea permite organismului de administrare al unui port sau autorității responsabile să elimine, să reducă sau să amâne plata taxelor de utilizare a infrastructurii porturilor maritime sau să permită administratorilor de infrastructură feroviară să stabilească taxe de acces sub nivelul costurilor de exploatare (a se vedea secțiunea 2.4). Având în vedere că fiecare criză este diferită

⁵⁹ Regulamentul (UE) 2020/459 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 martie 2020 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 al Consiliului privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare, JO L 99, 31.3.2020, p. 1; Regulamentul (UE) 2021/250 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2021 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 al Consiliului în ceea ce privește reducerea temporară a obligațiilor de utilizare a sloturilor orare pe aeroporturile Uniunii ca urmare a crizei provocate de pandemia de COVID-19, JO L 58, 19.2.2021, p. 1.

⁶⁰ COM(2022) 108 final.

și poate necesita acțiuni diferite, nevoia de ajutoare de stat temporare va fi analizată de la caz la caz, mai degrabă decât instituirea unui cadru permanent și inflexibil pentru viitor.

3) Asigurarea liberei circulații a mărfurilor, serviciilor și persoanelor

Sistemul culoarelor verzi, care a fost pus în aplicare cu succes în timpul pandemiei de COVID-19, poate fi reactivat atunci când va fi necesar pentru a aborda orice nouă criză care afectează transporturile din UE. Pentru a se asigura că controalele la frontierele interne rămân o măsură de ultimă instanță, propunerea Comisiei privind Codul frontierelor Schengen⁶¹ a clarificat și a extins lista pe care un stat membru trebuie să o evalueze atunci când decide reintroducerea temporară a controalelor la frontiere. Prin noile norme se introduc, de asemenea, instrumente comune pentru gestionarea mai eficientă a frontierelor externe în cazul unei crize în domeniul sănătății publice, pe baza învățămintelor desprinse în urma pandemiei de COVID-19. Comisia intenționează să propună în 2022 un **instrument pentru situații de urgență al pieței unice**. Acesta va oferi un cadru pentru punerea în aplicare a măsurilor de răspuns în situații de criză, importante pentru sectorul transporturilor, în special libera circulație a mărfurilor, a serviciilor și a persoanelor, disponibilitatea produselor și a serviciilor, precum și transparența și coordonarea.

Comisia a invitat statele membre să se asigure că principiile privind situațiile de urgență sunt respectate și să reducă la minimum verificările, controalele de securitate și alte formalități pentru a reduce timpul de așteptare la trecerea frontierei pe culoarele verzi și pentru a respecta intervalul de 15 minute. De asemenea, statele membre pot lua în considerare suspendarea tuturor restricțiilor privind accesul la rețeaua rutieră pe teritoriul lor (interdicții de weekend, interdicții pe timpul nopții, interdicții privind anumite sectoare de transport pentru reducerea zgomotului etc.) pentru a facilita transportul rutier de mărfuri și libera circulație necesară a lucrătorilor din sectorul transporturilor. Acestea ar trebui, de asemenea, să se asigure că transmiterea/afișarea electronică a documentelor este considerată suficientă și încurajată. Statele membre ar trebui, de asemenea, să recunoască în continuare certificatul pentru lucrătorii din sectorul transporturilor internaționale care prestează servicii transfrontaliere, astfel cum se propune în anexa 3 la Comunicarea privind culoarele verzi⁶². Acest certificat a fost deja adăugat în Manualul practic al UE pentru polițiștii de frontieră⁶³.

În cazul în care va apărea o criză similară cu cea provocată de pandemia de COVID-19, Comisia și statele membre ar trebui să se bazeze pe experiența dobândită în ceea ce privește elaborarea unui model comun pentru formularele digitale ale UE de localizare a pasagerilor⁶⁴ și a unei platforme pentru schimbul de date privind pasagerii pentru depistarea transfrontalieră a contactilor. Instrumentele dezvoltate la nivelul UE ar trebui reactivate rapid și ușor, dacă este necesar.

Crearea unor culoare pentru sprijinul de urgență acordat convoaielor și camioanelor umanitare

Pentru a ajuta convoaiele umanitare să treacă rapid și în siguranță frontierele UE-Ucraina, Comunicarea privind furnizarea de orientări operaționale pentru gestionarea frontierelor externe solicită statelor membre să desemneze culoare speciale la punctele lor de trecere a frontierei drept culoare pentru sprijinul de urgență. Desemnarea unor culoare similare pentru camioane este, de asemenea, încurajată

61 COM(2021) 891 final.

62 C(2020) 1897.

63 COM(2019) 7131 final.

64 Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/858 și Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/1212 definesc temeiul juridic pentru schimbul de date privind pasagerii infectați și persoanele expuse în vederea depistării transfrontaliere a contactilor.

pentru a asigura continuarea furnizării de bunuri și servicii și întoarcerea în condiții de siguranță a lucrătorilor din sectorul transporturilor din Ucraina⁶⁵.

4) Gestionarea fluxurilor de refugiați și repatrierea pasagerilor și a lucrătorilor din sectorul transporturilor blocați

În țările din afara UE, delegațiile UE și statele membre cu ambasade sau consulate ar trebui să își sporească în continuare gradul de pregătire pentru situații de criză cu repercusiuni asupra activităților consulare, în special prin intermediul unor planuri locale de urgență. Ar trebui avute în vedere și înființate echipe consulare comune ale UE de răspuns la situații de criză cu repercusiuni asupra activităților consulare, inclusiv posibilă participare a statelor membre nereprezentate. SEAE și-a consolidat gradul de pregătire și capacitatea de răspuns prin intermediul consulatelor prin înființarea unei echipe consulare pentru situații de criză, pregătită să acționeze și să coordoneze, împreună cu rețeaua delegațiilor UE, eforturile de repatriere organizate de statele membre (sponsorizată sau nu prin intermediul mecanismului de protecție civilă al Uniunii).

Mecanismul de protecție civilă al Uniunii și rezerva rescEU vor fi mobilizate în funcție de necesități. Pasagerii sau lucrătorii pot ajunge blocați în interiorul sau în afara teritoriului UE. SEAE va continua să contribuie la cooperarea și coordonarea în situații de criză, în strânsă colaborare cu statele membre, în scopul pregătirii pentru viitoarele situații de criză și răspunsului la acestea. În situațiile viitoare de criză, mecanismul de protecție civilă al Uniunii va sprijini repatrierea cetățenilor UE blocați în afara UE. Mecanismul trebuie să fie activat rapid de către guvernele cetățenilor afectați. Un stat membru care coordonează asistența pentru toți cetățenii UE afectați poate trimite, de asemenea, o cerere către Centrul de coordonare a răspunsului la situații de urgență al Comisiei.

Evacuarea poate fi efectuată de statele membre și/sau de statele participante⁶⁶ la mecanism, în mod voluntar, iar Comisia poate cofinanța până la 75 % din costurile de transport. Legislația revizuită privind mecanismul⁶⁷ prevede posibilitatea de a dezvolta aeronave multifuncționale pentru rezerva rescEU în scop de evacuare medicală. În viitor, Comisia ar putea utiliza aceste aeronave, în ultimă instanță, pentru a răspunde cererilor de asistență ale statelor membre în materie de evacuare consulară. În caz de criză sanitară, evacuarea medicală a pasagerilor și a lucrătorilor din sectorul transporturilor din UE poate fi activată ca parte a operațiunii de evacuare medicală și prin intermediul sistemului UE de alertă precoce și răspuns rapid, în coordonare cu Comisia.

Comisia și SEAE vor coordona și vor monitoriza instituirea unor coridoare de tranzit în condiții de siguranță pentru pasageri. În conformitate cu Comunicarea privind culoarele verzi din martie 2020, statele membre ar trebui să instituie coridoare de tranzit pentru conducătorii auto privați și pasagerii acestora (indiferent de naționalitatea acestora) și pentru toți cetățenii UE care sunt repatriați⁶⁸. Statele membre ar trebui, de asemenea, să se asigure că cel puțin un aeroport este dedicat zborurilor de

65 În plus, au fost luate măsuri speciale pentru a facilita zborurile de transfer ale persoanelor care fug din Ucraina și care au ajuns în Moldova pe drumul lor către UE. Moldova a emis o interdicție de zbor, care trebuia modificată pentru a permite efectuarea acestor zboruri.

66 Statele participante la mecanism (Islanda, Norvegia, Serbia, Macedonia de Nord, Muntenegru și Turcia).

67 Regulamentul (UE) 2021/836 al Parlamentului European și a Consiliului din 20 mai 2021 de modificare a Deciziei nr. 1313/2013/UE privind un mecanism de protecție civilă al Uniunii, L 185/1, 26.5.2021.

68 Statele membre trebuie să acorde asistență cetățenilor UE nereprezențați într-o țară terță în aceleași condiții în care acordă asistență propriilor resortisanți.

repatriere și zborurilor internaționale în scopuri umanitare și de ajutorare. Aceste coridoare ar trebui să facă parte din planurile naționale de urgență.

Statele membre ar trebui să le permită cetățenilor să călătorească și să îi ajute să se întoarcă acasă. Cetățenii UE, care au fost transportați din zonele de criză și nu au ajuns încă în țara lor de reședință din UE, nu ar trebui să călătorească împreună în număr mare, deoarece acest lucru ar putea congestiona infrastructura/nodurile logistice. Statele membre, ai căror cetățeni sunt în tranzit în alt stat din UE, ar trebui să încerce să ajute statul respectiv să repatrieze cetățenii afectați.

Statele membre ar trebui să îi ajute pe resortisanții țărilor terțe care sosesc din zone de conflict sau din alte zone aflate în dificultate și să le faciliteze deplasarea. Acest lucru poate include crearea unor centre de primire și a unor coridoare de tranzit în condiții de siguranță, renunțarea temporară la anumite cerințe specifice (de exemplu, permise de tranzit) și efectuarea de verificări la frontieră într-un loc sigur situat departe de frontieră, pentru a evita formarea de cozi lungi. În conformitate cu Comunicarea privind furnizarea de orientări operaționale pentru gestionarea frontierelor externe⁶⁹, statele membre ar trebui să utilizeze Frontex și corpul permanent al Europol care pot fi mobilizate pentru a gestiona și a îmbunătăți fluxurile de trafic la frontiere (verificarea documentelor de călătorie, a certificatelor digitale ale UE privind COVID-19, etc.). Orientările operaționale se aplică în toate statele membre, nu doar în cele care se învecinează cu zonele de conflict. Orientările facilitează trecerea frontierelor interne ale UE, contribuie la evitarea congestionării și facilitează deplasarea persoanelor care fug din zona de conflict. Acestea includ punctele de trecere a frontierei între țările care nu fac parte din spațiul Schengen și cele din spațiul Schengen.

Persoanele cu handicap se pot afla într-o situație deosebit de vulnerabilă în timpul crizelor. Pasagerii cu handicap se pot confrunta cu obstacole în ceea ce privește accesul la transport în situații de urgență. Prin urmare, statele membre asigură atât acțiuni specifice, cât și integrarea handicapului în fiecare dintre acțiunile respective. Este necesar să se țină seama de nevoile lor specifice, pentru a se asigura accesibilitatea, cazarea corespunzătoare și siguranța acestor persoane pe parcursul gestionării crizelor, în conformitate cu Convenția Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap⁷⁰.

Facilitarea înlocuirii membrilor echipajului și repatrierea navigatorilor

Acordarea de sprijin navigatorilor necesită un mecanism specific. Comisia propune ca acest sprijin să se bazeze pe trei caracteristici.

- **Un forum al părților interesate din domeniul maritim:** înființat de Comisie, forumul va coordona în mod regulat și îndeaproape modalitățile de înlocuire a membrilor echipajului și problemele din timpul călătoriei ale navigatorilor în caz de urgență. Forumul va fi activat rapid și va include toate părțile interesate, inclusiv centrele naționale pentru situații de criză și partenerii sociali, pentru a se asigura că aceștia pot discuta și aborda în timp util și în mod adecvat orice problemă care survine. Acesta va identifica eventualele probleme, va spori reziliența sistemului de muncă al industriei navale și va consolida stabilitatea lanțului de aprovizionare al UE.

- **O cooperare mai strânsă cu țările de origine:** pe baza acțiunilor de informare din timpul pandemiei de COVID-19, Comisia și SEAE vor colabora cu delegațiile UE din țările furnizoare de forță de muncă. Cele două se vor baza pe lecțiile învățate în urma călătoriilor navigatorilor în timpul crizei provocate de

69 C(2022) 1404 final.

70 Articolele 2, 9 și 11 din Convenția Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap (CRPD).

pandemia de COVID-19 și vor identifica modalități de facilitare a înlocuirii membrilor echipajului și de repatriere a acestora în țările lor de origine. Acest lucru va facilita întoarcerea rapidă în țară a navigatorilor după debarcare, în special în situații de urgență.

• **Date îmbunătățite:** o problemă semnificativă este lipsa de date cu privire la locul în care navigatorii lucrează și călătoresc. Aceste date sunt esențiale pentru a analiza amploarea oricărei înlocuiri a membrilor echipajului și aspectele legate de deplasarea navigatorilor, apoi pentru a le evalua și a le aborda. Prin urmare, Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) va depune eforturi pentru a colecta și analiza aceste informații. Această bază de date poate fi apoi integrată în inițiativele Comisiei și ale statelor membre de a pregăti măsuri de urgență pentru crizele viitoare.

5) Asigurarea conectivității minime a transporturilor și a protecției pasagerilor

Atunci când serviciile de transport se află sub presiune, este important să se mențină un transport public colectiv adecvat în interiorul orașelor și al regiunilor și între acestea. Acest lucru ar putea fi deosebit de dificil pentru zonele de frontieră, în care furnizarea de servicii esențiale poate depinde de lucrătorii transfrontalieri. Prin urmare, statele membre ar trebui să ia în considerare atribuirea de urgență de contracte de servicii publice pentru servicii de transport colectiv sau modificarea contractelor existente în funcție de nevoile de călătorie ale publicului. Normele UE privind transportul public pentru transportul feroviar, rutier și maritim prevăd deja o procedură de urgență în anumite condiții. În cadrul revizuirii Regulamentului privind serviciile aeriene, Comisia va lua în considerare opțiuni de facilitare a atribuirii de urgență de către statele membre a contractelor de servicii publice pentru a asigura conectivitatea de bază în situații de criză.

De asemenea, Comisia invită autoritățile locale și regionale să își crească gradul de pregătire. În urma orientărilor privind planificarea pentru o mobilitate urbană mai rezilientă și mai robustă⁷¹, Comisia a subliniat necesitatea pregătirii pentru orice situație de urgență și importanța mobilității urbane pentru reziliența globală a zonelor urbane. Aceasta s-ar reflecta în acțiuni de monitorizare, cum ar fi o recomandare a Comisiei privind planurile de mobilitate urbană durabilă, programată în 2022, și discuții specifice cu experți din statele membre și din orașe cu privire la măsuri suplimentare pentru a spori reziliența mobilității urbane.

O altă modalitate de a asigura conectivitatea minimă în situații de criză este consolidarea rezilienței infrastructurii de transport și a operatorilor la șocuri. În propunerea Comisiei pentru un nou regulament privind rețeaua TEN-T, statele membre ar trebui să îmbunătățească securitatea și reziliența rețelei TEN-T la schimbările climatice, la dezastrelor provocate de om și de mediu, precum și la alte evenimente excepționale care afectează sistemul de transport al UE.

Comisia analizează inițiativele legislative menite să protejeze pasagerii împotriva riscului unei crize de lichidități sau a insolvenței transportatorilor – o situație adesea legată de o criză. De asemenea, Comisia va clarifica și va proteja drepturile pasagerilor atunci când o criză pune presiune pe aceștia și va clarifica modul în care pot fi protejați împotriva riscurilor care nu sunt acoperite de normele actuale ale UE privind drepturile pasagerilor.

71 COM (2021) 811 final.

6) Schimbul de informații în sectorul transporturilor

Schimbul de informații între principalii actori este esențial. Comisia, autoritățile statelor membre (inclusiv cele de la nivel subnațional), agențiile UE, alte instituții ale UE (inclusiv Parlamentul și Consiliul), societățile de transport, călătorii, lucrătorii, întreprinderile, organizațiile și asociațiile din sectorul transporturilor ar trebui să facă schimb de informații și să aibă acces la informații actualizate, astfel încât să poată fi parteneri în soluționarea problemelor. Discuțiile periodice și cooperarea la nivel internațional (de exemplu, Organizația Aviației Civile Internaționale, Organizația Maritimă Internațională și Organizația Mondială a Sănătății) sunt, de asemenea, importante pentru un răspuns eficace în situații de criză. În scopul pregătirii pentru toate situațiile posibile de criză (de exemplu, de la întreruperi ale conexiunii la internet la pierderea comunicării prin satelit), vor trebui stabilite protocoale privind cel mai adecvat canal de comunicare/diseminare și aspectele conexe în cadrul lucrărilor privind scenariile de criză. În cazul în care sunt atacate principalele sisteme de comunicare, ar trebui create sisteme alternative și de rezervă împreună cu autoritățile statelor membre pentru a asigura o comunicare eficientă între părțile interesate. Se vor lua în considerare modalități alternative de comunicare și colectare a informațiilor pentru a oferi acces la informații în timp real în cazul în care există o întrerupere a canalelor obișnuite.

Aplicația Galileo Green Lanes

Agenția Uniunii Europene pentru Programul spațial a dezvoltat aplicația pentru dispozitive mobile Galileo Green Lane. Aceasta oferă o imagine în timp real a frontierelor UE și le monitorizează pentru a oferi informații cu privire la timpii de așteptare. Aceasta i-a ajutat pe șoferii de camion și societățile de transport să își planifice călătoriile și să abordeze dificultățile cauzate de restricțiile de călătorie. De asemenea, aplicația a ajutat autoritățile naționale să gestioneze mai eficient tranzitul mărfurilor. Comisia și Agenția Uniunii Europene pentru Programul spațial au asigurat resurse pentru îmbunătățirea aplicației Galileo Green Lanes. Dezvoltarea acestei aplicații îmbunătățite este în curs și ar trebui să includă caracteristicile și acoperirea geografică specificate în Comunicarea actualizată privind culoarele verzi.

7) Consolidarea coordonării politicilor în domeniul transporturilor

Rețeaua punctelor de contact naționale în domeniul transporturilor va fi în continuare punctul central al discuțiilor privind criza din sectorul transporturilor. Rețeaua va contribui la evitarea proceselor decizionale paralele și va permite o reacție rapidă și abordarea caracteristicilor specifice ale sectorului transporturilor în cadrul unui forum cu cunoștințe tehnice în acest sector. În urma experienței pozitive dobândite în urma colaborării cu rețeaua și în conformitate cu opiniile părților interesate cu privire la necesitatea unei mai bune coordonări a măsurilor naționale și reducerii timpului de reacție, Comisia propune consolidarea rolului rețelei, transformând-o într-o rețea permanentă cu o gamă mai largă de sarcini, pregătită să reacționeze rapid în orice moment. **Rețeaua ar trebui să continue să își desfășoare activitatea într-un mod flexibil și informal pentru a răspunde rapid la o situație de criză care provoacă perturbări grave și de durată ale sistemului de transport al UE.** Rețeaua ar trebui să servească drept forum pentru discutarea și punerea în aplicare a măsurilor de urgență și a dezactivării acestora. Comisia va prezida rețeaua, care va reuni reprezentanți ai ministerelor și agențiilor de transport din statele membre și ai agențiilor UE din domeniul transporturilor. Alte părți, cum ar fi alte agenții și organisme ale UE, reprezentanți ai altor ministere din statele membre și părți interesate din domeniul transporturilor, ar putea fi invitate să participe la discuții de la caz la caz.

Comisia va asigura fluxul de informații între rețea, mecanism integrat al UE pentru un răspuns politic la crize (IPCR), alte grupuri ale Consiliului și forumurile UE și internaționale. Rețeaua va

elabora, de asemenea, rapoarte cu privire la rezultatele testelor de pregătire pentru situații de criză organizate de agențiile UE și de partenerii internaționali. Rețeaua poate, de asemenea, să propună și să coordoneze cursuri de formare specifice pentru testarea protocoalelor și pentru îmbunătățirea gradului de pregătire pentru situații de criză. Rețeaua va participa la teste de pregătire atunci când este cazul. De asemenea, Comisia va continua să monitorizeze periodic timpii de așteptare la punctele de trecere a frontierei de pe culoarele verzi și să raporteze rețelei timpii respectivi. Acest lucru va face posibilă o reacție promptă la orice problemă emergentă.

8) Consolidarea securității cibernetice

Comisia va intensifica cooperarea în materie de securitate cibernetică cu Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESA), cu Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA), cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (ERA), cu Agenția Uniunii Europene pentru Gestionarea Operațională a Sistemelor Informatice la Scară Largă în Spațiul de Libertate, Securitate și Justiție și cu ENISA. Legislația actuală a UE în domeniul aviației și al transportului maritim obligă autoritățile și părțile interesate să efectueze evaluări ale riscurilor care să identifice datele și sistemele critice și să pună în aplicare măsuri adecvate care să abordeze orice risc rezidual. Aceste măsuri ar trebui dezvoltate în continuare pentru a îmbunătăți gradul de conștientizare în domeniul cibernetic, reziliența cibernetică, formarea și schimbul de informații. În conformitate cu Acțiunea 3, viitoarele revizurii ale legislației UE în domeniul transporturilor ar trebui să țină seama de riscurile de atacuri cibernetice și să le abordeze după caz.

Comisia a propus un cadru legislativ cuprinzător pentru protejarea infrastructurii critice, care să acopere, de asemenea, reziliența sectorului transporturilor. Propunerea de revizuire a Directivei privind reziliența entităților critice⁷² impune ca entitățile critice identificate de statele membre ca furnizoare de servicii esențiale pe piața internă să efectueze evaluări ale riscurilor și să ia măsuri de consolidare a rezilienței pentru a deveni mai reziliente la toate riscurile relevante necibernetice provocate de om și la cele naturale. După adoptarea textului final, Comisia va depune eforturi pentru a asigura punerea sa în aplicare în timp util și pentru a oferi sprijin statelor membre și entităților critice, inclusiv o imagine de ansamblu a riscurilor de la nivelul Uniunii, schimbul de bune practici, teste, precum și facilitarea cooperării cu statele membre. În propunerea sa paralelă de revizuire a Directivei privind securitatea rețelelor și a informațiilor, Comisia⁷³ propune consolidarea rezilienței și a gradului de pregătire, solicitând organizațiilor, inclusiv celor din sectorul transporturilor, să instituie măsuri de asigurare a continuității activității și de gestionare a crizelor.

Comisia și agențiile UE vor continua să sprijine elaborarea de protocoale de securitate cibernetică pentru a asigura continuitatea activității în cazul unui incident. ENISA a emis orientări privind gestionarea riscurilor de securitate cibernetică în sectorul feroviar și⁷⁴ în porturi⁷⁵. AESA lucrează la elaborarea legislației pentru a asigura siguranța aviației civile. EMSA colaborează cu statele membre și cu sectorul maritim pentru a identifica potențialele lacune în materie de securitate cibernetică și măsurile de remediere a acestora. Această activitate va servi drept bază pentru continuarea colaborării cu Comisia, cum ar fi măsurile de securitate cibernetică pentru nave.

72 COM(2020) 829 final.

73 COM(2020) 823 final.

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

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

Comisia va colabora, de asemenea, cu partenerii internaționali. În 2021, OCDE a adoptat orientări pentru a facilita călătoriile internaționale, inspirate de certificatul digital al UE privind COVID și de alte orientări ale UE⁷⁶. Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) a adoptat standarde privind măsurile preventive de securitate cibernetică, care au fost transpuse în legislația UE privind securitatea aviației în 2019⁷⁷. În plus, în Rezoluția A40-12/1, OACI a invitat țările și sectorul aviației să identifice, printre altele, amenințările și riscurile la adresa securității cibernetică asupra operațiunilor de aviație civilă și sistemelor critice, precum și consecințele acestora. Comisia și statele membre colaborează, de asemenea, în mod activ în cadrul unei serii de activități în curs de desfășurare ale OACI în materie de securitate cibernetică, inclusiv la punerea în aplicare a planului de acțiune al OACI în materie de securitate cibernetică⁷⁸. Comisia va continua să colaboreze îndeaproape cu EUROCONTROL pentru a promova o abordare armonizată a securității cibernetică și a rezilienței cibernetică prin creșterea gradului de conștientizare și prin colaborarea cu părțile interesate pentru a dezvolta sisteme de apărare împotriva amenințărilor cibernetică. În mod similar, Comisia va continua să sprijine securitatea cibernetică în sectorul maritim la nivel internațional în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI). În special, OMI recomandă societăților de transport maritim să abordeze în mod adecvat riscurile cibernetică în cadrul sistemelor lor de management al siguranței, iar asociațiilor din sector să elaboreze orientări pe această bază.

9) Teste vizând situații de urgență în domeniul transporturilor

Comisia, împreună cu agențiile relevante sau cu alți actori, pe baza proceselor existente, propune efectuarea unor teste vizând situații de urgență pentru a evalua gradul de pregătire pentru situații de criză în conformitate cu acest plan.

Aceste teste ar trebui să fie integrate în sistemul general de gestionare a crizelor al Comisiei și, pe cât posibil, să facă parte din exercițiile UE existente, pentru a maximiza resursele și rezultatele. Un exemplu este Exercițiul paralel și coordonat din 2022, care va include o componentă de transport. Astfel de teste s-ar putea baza pe scenarii posibile care ar afecta sistemul de transport al UE, cum ar fi o pandemie, un dezastru natural, un atac terorist, o penurie de energie, un atac cibernetic de mare amploare (inclusiv de tip *ransomware*) sau o întrerupere gravă a telecomunicațiilor. În funcție de context, ar trebui depuse eforturi pentru a implica actori relevanți care pot contribui în mod semnificativ la teste, cum ar fi ENISA, EMSA, AESA, administratorul de rețea EUROCONTROL și ERA. Celula Europeană de Coordonare a Crizelor din Aviație, gestionată de administratorul de rețea al EUROCONTROL, poate juca un rol esențial în abordarea provocărilor din sectorul aviației, cum ar fi restricțiile impuse din motive sanitare, restricțiile de la punctele de trecere a frontierei și cele de călătorie.

Lecțiile învățate din aceste teste vizând situații de urgență ar trebui să ajute industria transporturilor și autoritățile, după caz, atunci când își elaborează propriile planuri de continuitate a activității. Ele ar trebui să ia în considerare instituirea unor sisteme de rezervă și soluții

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

77 Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/1583 al Comisiei din 25 septembrie 2019 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1998 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune din domeniul securității aviației în ceea ce privește măsurile de securitate cibernetică, C/2019/6825, JO L 246, 26.9.2019, p. 15.

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

redundante (de exemplu, rute alternative, surse diversificate de aprovizionare, combustibili alternativi, baze de date de rezervă, conectivitate neîntreruptă și alte sisteme și infrastructuri tehnologice) pentru a răspunde la diferite situații de criză. Statele membre ar trebui, de asemenea, să continue să consolideze reziliența și disponibilitatea infrastructurii de transport pe teritoriul lor (inclusiv în porturi și aeroporturi) și să asigure disponibilitatea serviciilor auxiliare (cum ar fi accesul la stațiile de realimentare, un nivel adecvat de salubritate, servicii de alimentație publică și de cazare). Rezultatele testelor de simulare a unor situații de urgență ar trebui, de asemenea, să fie utilizate pentru formare (în cooperare cu părțile interesate din sectorul transporturilor și cu statele membre) și pentru creșterea gradului de informare. Rețeaua punctelor de contact naționale în domeniul transporturilor va analiza învățămintele rezultate din astfel de teste și va propune, după caz, cursuri de formare specifice în materie de pregătire.

10) Cooperarea cu partenerii internaționali

Orice criză care afectează sistemul de transport al UE ar putea avea o dimensiune globală. Feedbackul primit în urma unei consultări publice⁷⁹ arată necesitatea de a consolida mecanismele de coordonare internațională, deoarece pandemia de COVID-19 a scos la iveală deficiențe în ceea ce privește capacitatea de armonizare a răspunsului la nivel global. Prin urmare, intensificarea gradului de pregătire pentru situații de criză ar trebui discutată periodic cu principalii parteneri internaționali ai UE, în special cu cei cu legături mai strânse în materie de conectivitate și cu cei cu experiență specifică în materie de situații de criză, în conformitate cu strategia Global Gateway. Pandemia de COVID-19 și invadarea Ucrainei de către Rusia au evidențiat importanța cooperării cu țările din regiunea Balcanilor de Vest, prin intermediul Comunității transporturilor, pentru ca culoarele verzi să funcționeze în mod eficient în afara UE, **precum și a extinderii rețelei TEN-T.** În mod similar, crizele recente au demonstrat, de asemenea, că este important să se acorde o atenție deosebită regiunii Asiei Centrale, precum și zonelor îndepărtate și teritoriilor de peste mări, având în vedere nevoile lor specifice în materie de transport. Comisia și SEAE vor continua să promoveze pregătirea pentru situații de criză în cadrul tuturor forurilor și organizațiilor internaționale relevante, cum ar fi OACI și OMI. În plus, modificarea planificată a Codului frontierei Schengen în vederea simplificării procedurii de adoptare a restricțiilor de călătorie neesențiale, evidențiază, de asemenea, necesitatea unei bune cooperări cu țările din afara UE. Amenințările hibride se află deja în centrul cooperării dintre UE și NATO, conform declarațiilor comune de la Varșovia și Bruxelles din 2016 și 2018⁸⁰.

4 CONCLUZII

Agresiunea Rusiei împotriva Ucrainei afectează profund sistemul de transport al UE. Creșterea prețurilor la petrol și gaze, întreruperea lanțurilor de aprovizionare, închiderea spațiului aerian și a piețelor, precum și potențialele deficite de lucrători din sectorul transporturilor se adaugă provocărilor existente ale pandemiei de COVID-19. Cu toate acestea, conflictul arată că UE a desprins o serie de învățăminte în urma crizei provocate de pandemia de COVID-19 prin rapiditatea cu care a reacționat deja la război. Conflictul a evidențiat, de asemenea, necesitatea de a reduce dependența UE de combustibilii fosili importați.

Peisajul riscurilor este în schimbare și are nevoie de setul cuprinzător de instrumente prezentat în prezenta comunicare. Nivelul de pregătire poate și ar trebui să fie sporit. Deși inițiativele de prevenire și pregătire ne permit să ne adaptăm la schimbările climatice și să atenuăm riscurile în

⁷⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13056-Contingency-plan-for-transport_ro.

⁸⁰ Cel de al șaselea raport intermediar privind punerea în aplicare a setului comun de propuneri aprobat de Consiliile UE și NATO la 6 decembrie 2016, 5 decembrie 2017 și 3 iunie 2021.

continuă evoluție, acestea trebuie să fie adaptate și revizuite în permanență. Este necesar să se continue îmbunătățirea și consolidarea sistemelor de alertă timpurie în vederea furnizării de informații exacte pentru a permite luarea de decizii în cunoștință de cauză și pentru a asigura transpunerea în timp util a informațiilor/cunoștințelor în măsuri de răspuns rapid. Nu a fost găsită încă o soluție pentru a face față unei crize imprevizibile în viitor. Cea mai bună soluție este de a îmbunătăți cunoștințele cu privire la vulnerabilități și riscuri și de a le atenua. Acest lucru va crea și va menține capacitatea UE de a răspunde rapid, coordonat și cooperant printr-o combinație de măsuri la nivelul UE, la nivel național și la nivel local.

Este esențial ca statele membre să aplice principiile privind situațiile de urgență și să utilizeze pe deplin setul de instrumente pentru situații de urgență al Comisiei, corelând diferitele instrumente cu problemele specifice care trebuie abordate. Comisia va coordona în mod activ acest proces pentru a consolida gradul de pregătire pentru a răspunde la situații de criză, în cooperare cu agențiile UE, prin coordonarea rețelei punctelor de contact naționale în domeniul transporturilor și prin organizarea de discuții periodice cu partenerii internaționali și cu părțile interesate.

Comisia va sprijini statele membre să își îmbunătățească gradul de pregătire pentru situații de criză. Statele membre ar trebui să intensifice cooperarea și discuțiile cu părțile interesate pentru a-și spori gradul de pregătire și de răspuns la situațiile de criză care afectează sectorul transporturilor, pe baza experienței acumulate în urma crizelor provocate de pandemia de COVID-19 și de războiul din Ucraina și a diferitelor teste de simulare a unor situații de urgență. De asemenea, Comisia va sprijini acest proces prin organizarea de teste periodice de simulare unor situații de criză împreună cu agențiile UE și va împărtăși învățămintele desprinse.

Comisia invită Parlamentul și Consiliul să se implice pe deplin în activitatea legislativă în scopul modernizării și consolidării rezilienței sectorului transporturilor din UE. Finalizarea lucrărilor referitoare la propunerile aflate în dezbatere privind rețeaua TEN-T, sistemele de transport inteligente, cerul unic european, inițiativa ReFuelEU în domeniul aviației, inițiativa FuelEU în domeniul maritim și Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi vor fi esențiale pentru consolidarea rezilienței pe termen lung a sectorului transporturilor din UE. Autoritățile locale și regionale din UE ar trebui, de asemenea, să colaboreze cu Comisia pentru a îmbunătăți mobilitatea urbană, în conformitate cu noul cadru pentru mobilitatea urbană.