



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 23.5.2022
COM(2022) 211 final

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

En beredskabsplan for transport

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET

En beredskabsplan for transport

1 INDLEDNING

I de seneste to år er EU's transportsektor blevet hårdt ramt af to alvorlige kriser — covid-19-pandemien og Ruslands militære aggression mod Ukraine. Covid-19-pandemien har i alvorlig grad påvirket samfundet, herunder transportsektoren¹. For at dæmpe op for udbruddet blev der truffet en række foranstaltninger, der begrænsede internationale og indenlandske rejser, såsom fysisk afstand, krav om at blive hjemme, nedlukning af offentlig transport, kontaktopsporing og karantæne samt grænselukninger. Den manglende koordinering af nationale foranstaltninger påvirkede transportsektoren yderligere ved at hæmme grænseoverskridende transport², hvilket ofte forstærkede virkningerne af det oprindelige chok for mennesker og for økonomien.³

Den fulde virkning af Ruslands militære aggression mod Ukraine har endnu ikke vist sig. Medlemsstaternes myndigheder og EU's transportvirksomheder — navnlig i lande, der grænser op til Ukraine — har siden invasionen begyndte ydet humanitær bistand i et hidtil uset omfang. Krigen og sanktioner har også skabt mange udfordringer for EU's transportsektor: Lastbilchauffører sidder fast i konfliktområder, nedlukning af det russiske luftrum, ødelæggelse af Ukraines transportinfrastruktur, nedskæringer i forsyningskæderne og et opadgående pres på oliepriserne.

Disse to hændelser er ikke de første større forstyrrelser i EU's transportsystem. Udbruddet af den islandske vulkan Eyjafjallajökull den 14. marts 2010 og sammenstyrtningen af Rastatt-tunnelen den 12. august 2017 havde også en systemisk indvirkning på transportsektoren, både for passagerer og gods.

I beredskabsplanen for transport, som præsenteres i denne meddelelse, foreslås der en værktøjskasse til håndtering af enhver form for transportkrise⁴. Den er en reaktion på Rådets opfordring⁵ til Kommissionen om at udarbejde en europæisk beredskabsplan for godstransport i tilfælde af pandemier og andre større kriser. Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet⁶ fastsatte desuden, at Kommissionen skulle udarbejde en kriseberedskabsplan for at sikre kontinuitet og koordinere en indsats i transportsektoren. Planen er udformet på grundlag af de erfaringer, der er gjort, og de initiativer, der er taget under covid-19-pandemien, såsom meddelelsen om grønne baner⁷,

1 I 2020 udgjorde den europæiske lufttrafik 45 % af 2019-niveauet med en deraf følgende reduktion i passagertallet på over 70 % (Eurocontrol). I nogle måneder af 2020 blev det antal passagerer, der gik om bord og fra borde i EU-havne, næsten halveret (med 45 %) i forhold til 2019. Der var også 42 % færre jernbanepassagerer (Eurostat). Den samlede omsætning i transportsektoren faldt med 13 % mellem 2019 og 2020.

2 En database over foranstaltninger findes på: <https://covid-statistics.jrc.ec.europa.eu/RMeasures>.

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

4 Eksempler på mulige kriser er naturkatastrofer, pandemier, terrorangreb, cyberangreb, ransomware, militære konflikter, sammenstyrtede broer eller tunneler eller andre infrastrukturfejl samt strømafbrydelser.

5 Rådets konklusioner, ST 12391/20.

6 COM(2020) 789 final.

7 C(2020) 1897.

retningslinjerne for søfarende⁸ og covid-19-lovgivningen om omnibus, der indfører midlertidige transportforanstaltninger⁹. Planen er et af målene under "Flagskib 8 — Styrkelse af det indre marked" (foranstaltning 58) i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet. Den supplerer foranstaltning 56, som går ud på at vurdere covid-19-pandemiens indvirkning på transportforbindelserne og konkurrencen på det indre marked. Den fokuserer på transportsektoren — Kommissionen vil behandle de bredere spørgsmål om fri bevægelighed for varer, tjenesteydelser og personer på EU's indre marked og tilgængeligheden af produkter og tjenesteydelser i det kommende nødinstrument for det indre marked¹⁰.

Mange af de værktøjer og principper, der foreslås i denne plan, har allerede vist sig at være egnede til at løse problemer, der er forårsaget af Ruslands militære aggression mod Ukraine. Nogle af de foreløbige konklusioner præsenteres nedenfor, men der er behov for en løbende revurdering af de aktuelle udfordringer. Det næste afsnit nedenfor handler således primært om EU's reaktion på covid-19-pandemien. Det efterfølges af et fremadskuende afsnit om kriseberedskab, der identificerer principper for håndtering af nødsituationer på transportområdet og indeholder en værktøjskasse med tiltag.

2 STØTTE TIL TRANSPORTSEKTOREN I KRISETIDER

EU var hurtig til at adressere de problemer, der var forårsaget af covid-19, og genoprette transportforbindelserne. EU fokuserede på at sikre en uafbrudt strøm af varer og levering af transporttjenester uden forsinkelser. Covid-19-pandemien viste imidlertid også, hvordan ansvarsfordelingen mellem EU og medlemsstaterne vedrørende vigtige spørgsmål som sundhed og grænsekontrol kan skabe udfordringer med hensyn til at levere en hurtig og koordineret politisk reaktion.

2.1 Koordinering, overvågning og informationsudveksling

Netværket af nationale kontaktpunkter inden for transport forbedrede koordineringen i transportsektoren. Det blev oprettet i henhold til meddelelsen om grønne baner for at løse specifikke transportproblemer og er blevet koordineret af Kommissionen. Netværket har haft en afgørende indvirkning på håndteringen af krisen og supplerer EU's integrerede politiske kriserespons (IPCR), som blev aktiveret ved krisens begyndelse i januar 2020.

Det har imidlertid været en udfordring at levere oplysninger i realtid. Ajourførte oplysninger har været afgørende på grund af de konstant skiftende situationer, krav og regler under pandemien. Webstedet og mobilappen Re-open EU¹¹ har forsynet borgere og virksomheder i hele EU med information. Kommissionens Dit Europa-portal¹² var en vigtig informationskanal, og den fik 9,9 mio. besøg i juli 2021. Disse værktøjer har spillet en vigtig rolle med hensyn til at genskabe sikre rejseforhold og sikker turisme. Samtidig har oplysningerne om visse regler undertiden været forældede på grund af de ofte skiftende regler og den mangelfulde informationsstrøm mellem de nationale

8 C(2020) 3100.

9 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/698 af 25. maj 2020 om særlige og midlertidige foranstaltninger i lyset af covid-19-udbruddet vedrørende fornyelse eller forlængelse af visse certifikater, licenser og godkendelser eller tilladelser samt udsættelse af visse periodiske kontroller og efteruddannelser inden for visse områder af transportlovgivningen (EUT L 165 af 27.5.2020, s. 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_da.

11 Re-open EU giver oplysninger om covid-19 i forbindelse med rejse- og sundhedsforanstaltninger i EU-landene og landene i Schengenområdet (Island, Liechtenstein, Norge og Schweiz). Oplysningerne opdateres hyppigt og findes på 24 sprog.

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

myndigheder og Kommissionen¹³. Webstedet har hjulpet passagerer, men indeholder ikke nogen regler for transportarbejdere.

Russisk aggression mod Ukraine: koordinering, overvågning og informationsudveksling

Netværket af nationale kontaktpunkter inden for transport afholdt møder igen i de første dage efter Ruslands militære aggression mod Ukraine. Det har været et forum for medlemsstaterne, Kommissionen, andre EU-organer og til tider endda repræsentanter fra Ukraine. Man har inden for netværket drøftet og koordineret en indsats for at etablere nye transportforbindelser og forsyningskæder og bevare eksisterende forbindelser til og fra Ukraine.

2.2 Genåbning af godstransport

Systemet med grønne baner¹⁴ har holdt EU's trafik i gang og gjort transportarbejdere i stand til at krydse grænser på en ikke-diskriminerende måde. Kommissionen opfordrede medlemsstaterne til at udpege indre grænseovergange inden for TEN-T-nettet som "grønne baner", hvor særlige regler finder anvendelse. Det bør tage mindre end 15 minutter at passere gennem disse grønne baner ved indre landegrænser, og disse overgange bør være åbne for alle fragtkøretøjer, uanset hvad de transporterer.

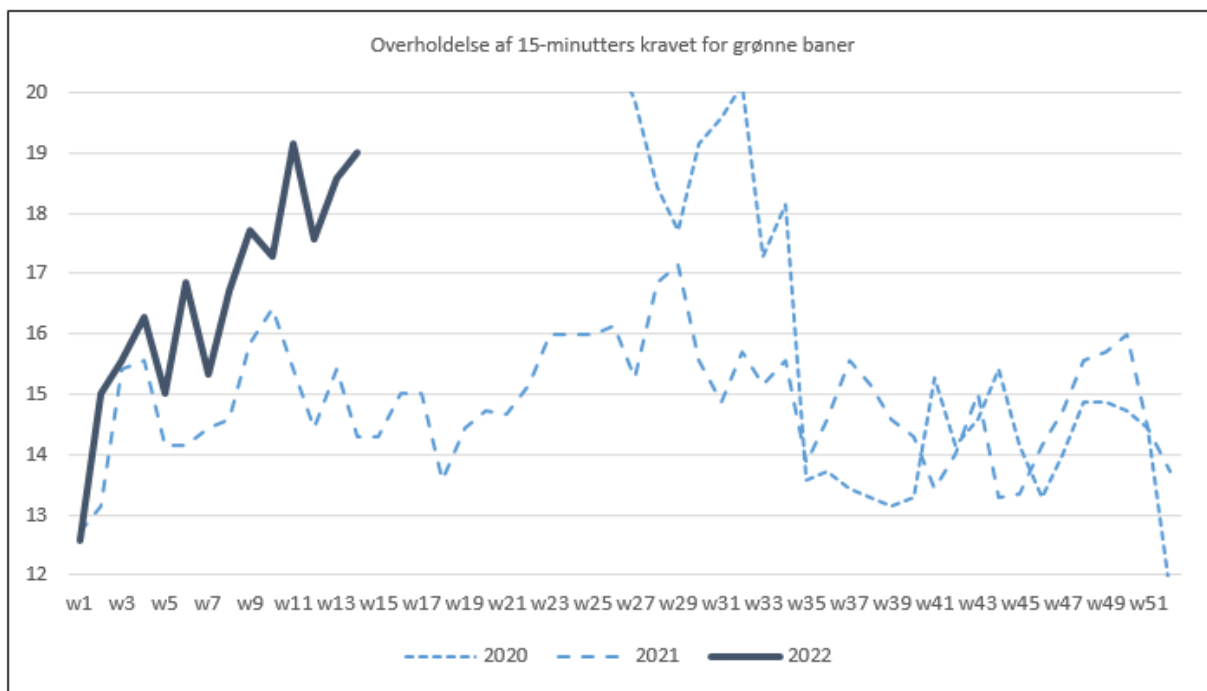
De grønne baner havde¹⁵ en umiddelbar virkning med hensyn til at sikre uafbrudte transporttjenester og begrænse afbrydelser i forsyningskæderne, hvilket de fleste interessenter anerkendte. Dette har mindsket de økonomiske konsekvenser af covid-19-restriktionerne for transportvirksomheder og støttet EU's økonomiske genopretning. Banerne har også bidraget til transportarbejdernes sundhed og sikkerhed takket være reglerne om sanitære faciliteter og hvilefaciliteter. Foranstaltningen har været en succes: Daglig overvågning — udviklet af Den Europæiske Unions Agentur for Rumprogrammet — har vist, at den gennemsnitlige ventetid ved grænseovergange inden for Schengenområdet var under tærsklen på 15 minutter¹⁶.

13 Den Europæiske Revisionsrets vurdering af Re-open.eu, særberetning nr. 15/2021: "Flypassagerers rettigheder under covid-19-pandemien: Centrale rettigheder blev ikke beskyttet på trods af Kommissionens indsats".

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_da.

16 Den gennemsnitlige tid, det dagligt tager at krydse grænserne, var 15,5 minutter ved alle EU's grænseovergange på TEN-T-nettet mellem den 3. juni 2020 (da overvågningen begyndte) og den 30. september 2021 med en standardafvigelse på 2,8 minutter. De samme tal var henholdsvis 15,1 og 2 minutter i 2021.



Tabel 1: Gennemsnitlig tid, det tager at krydse grænserne, i minutter (alle EU-grænseovergange) og den lineære tendens mellem juni 2020 og maj 2022 — ugentligt.

EU traf desuden konkrete foranstaltninger for at sikre, at lovgivningen kunne ændres eller fortolkes på en måde, der opretholdt transportforbindelserne under krisen. Visse transportvirksomheder var ude af stand til at gennemføre de nødvendige procedurer for overholdelse af EU-reglerne om fornyelse eller forlængelse af certifikater (f.eks. sikkerhedscertifikater), licenser (f.eks. kørekort) eller godkendelser. På grund af nedlukningsforanstaltninger kunne medlemsstaterne ikke sikre, at de relevante test, uddannelser eller inspektioner, der kræves i henhold til EU's transportregler, ville blive gennemført inden for de gældende frister. Med vedtagelsen af forordning (EU) 2020/698¹⁷ (omnibus I) og forordning (EU) 2021/267¹⁸ (Omnibus II) forlængede EU de perioder, der er fastsat i den relevante EU-transportlovgivning for efteruddannelse, inspektioner og udstedelse af certifikater og godkendelser. Disse foranstaltninger, hvorunder der nøje blev taget hensyn til transportsikkerheden, blev i vid udstrækning hilst velkommen af interessenterne¹⁹ og har sikret, at transportvirksomheder og berørte enkeltpersoner kan fortsætte deres aktiviteter.

2.3 Koordinering af rejseforanstaltninger for passagerer og transportarbejdere

Kommissionen har siden pandemiens start arbejdet for en koordineret tilgang til restriktioner for den frie bevægelighed i EU, som pandemien har nødvendiggjort. For at undgå at forstyrre

17 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/698 af 25. maj 2020 om særlige og midlertidige foranstaltninger i lyset af covid-19-udbruddet vedrørende fornyelse eller forlængelse af visse certifikater, licenser og godkendelser eller tilladelser samt udsættelse af visse periodiske kontroller og efteruddannelser inden for visse områder af transportlovgivningen (EUT L 165 af 27.5.2020, s. 10).

18 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/267 af 16. februar 2021 om særlige og midlertidige foranstaltninger i lyset af covid-19-krisens vedholdenhed vedrørende fornyelse eller forlængelse af visse certifikater, licenser og godkendelser eller tilladelser, udsættelse af visse periodiske kontroller og efteruddannelser inden for visse områder af transportlovgivningen samt forlængelse af visse perioder, som omhandles i forordning (EU) 2020/698 (EUT L 60 af 22.2.2021, s. 1).

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

transporten bekræftede Rådets henstilling 2020/1475²⁰ og de efterfølgende revisioner heraf, at transportarbejdere i princippet ikke skal testes eller sættes i karantæne, og hvis der er behov for at teste, kan der anvendes hurtige antigen-test. I henhold til dens efterfølger, Rådets henstilling 2022/107²¹, er transportarbejdere ikke pålagt at være i besiddelse af et digitalt EU-covidcertifikat.

Som reaktion på krisen i Ukraine bekræftede Kommissionen, at transportarbejdere spillede en afgørende rolle for forsyningskæderne i sin meddelelse om operationelle retningslinjer for forvaltning af de ydre grænser for at lette grænsepassagen ved grænserne mellem EU og Ukraine²². Kommissionen foreslog også at forenkle procedurerne for grænsepassage for transportarbejdere, der arbejder i Ukraine.

EU's digitale covidcertifikat og EU's digitale kontaktopsporingsformular

EU's sikre og interoperable digitale covidcertifikat²³ og andre sundhedsprotokoller, som Kommissionen og Det Europæiske Center for Forebyggelse af og Kontrol med Sygdomme har udarbejdet i samarbejde med de relevante transportagenturer, har bidraget til genoptagelsen — hvor det er muligt — af sikre rejser i hele EU. EU's digitale covidcertifikat og bestræbelserne på at fastlægge en koordineret tilgang til rejser på EU-plan er generelt blevet hilst velkommen af rejse- og turismeorganisationer som et vigtigt redskab til at give borgerne mulighed for og tilskynde dem til at rejse ved at sikre den nødvendige forudsigelighed. For at sikre, at borgerne ikke fratages denne effektive og privatlivsbevarende måde at bevise deres covid-19-status på, foreslog Kommissionen at forlænge retsgrundlaget for EU's digitale covidcertifikat indtil den 30. juni 2023, hvis visse restriktioner for den frie bevægelighed stadig er på plads efter den 30. juni 2022 af hensyn til folkesundheden.

Flere medlemsstater har imidlertid indført kontaktopsporingsformularer og andre erklæringer (f.eks. sundhedserklæringer, erklæringer om indrejse på et område) på en ukoordineret måde. De er i forskellige formater, og nogle findes kun i papirformat. Dette har skabt unødvendige ulemper og forvirring for de rejsende, hvilket kunne have været undgået, hvis der havde været ordentlig koordinering.

Under covid-19-pandemien har EU's og medlemsstaternes fælles indsats gjort 650 000 EU-borgere i stand til at vende sikkert hjem. Over 100 000 mennesker, hvoraf 90 060 var EU-borgere, blev sendt hjem gennem EU's civilbeskyttelsesmekanisme. Covid-19-pandemien har også påvirket transportarbejdere i betydelig grad. Disse arbejdstagere er i krisens frontlinje, og de har lidt under restriktioner, når de bevæger sig rundt i EU, herunder øget ventetid ved grænserne og begrænsede indkvarterings- og hvilefaciliteter. Søfarende er særlig hårdt ramt og har været forhindret i at vende hjem i flere måneder på grund af restriktioner og begrænsede transportforbindelser. Kommissionen har

20 Rådets henstilling af 13. oktober 2020 om en koordineret tilgang til restriktioner for den frie bevægelighed som reaktion på covid-19-pandemien (EUT L 337 af 14.10.2020, s. 3).

21 Rådets henstilling (EU) 2022/107 af 25. januar 2022 om en koordineret tilgang til fremme af sikker fri bevægelighed under covid-19-pandemien og om erstatning af henstilling (EU) 2020/1475 (findes her: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:32022H0107&qid=1651054721930&from=en>).

22 C(2022) 1404 final.

23 Forordning (EU) 2021/953 om en ramme for udstedelse, kontrol og accept af interoperable covid-19-vaccinations-, test- og restitutioncertifikater (EU's digitale covidcertifikat) for at lette fri bevægelighed under covid-19-pandemien blev vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet.

givet medlemsstaterne vejledning om rejser inden for EU²⁴ og fremhævet behovet for at skabe sikre transitkorridorer. Kommissionen har også støttet søfarende ved at anbefale bestemte sundheds-, hjemsendelses- og rejseordninger²⁵. Den har opfordret medlemsstaterne til at oprette et netværk af sikre havne, hvor der kan skiftes besætning uden restriktioner. Kommissionen har også lempet visumkravene og indført karantæneundtagelser, herunder for søfolk fra tredjelande.

Covid-19 og passagerrettigheder

Kommissionen gav på et tidligt tidspunkt vejledning om anvendelsen af EU's lovgivning om passagerrettigheder i forbindelse med covid-19²⁶. Den fremsatte en henstilling om vouchere, der tilbydes passagerer og rejsende som et alternativ til refusion i forbindelse med aflyste rejse- og transporttjenester. Den fremhævede også, hvordan medlemsstaterne kan støtte transportvirksomhedernes finansielle likviditet²⁷. Kommissionen advarede i december 2020 netværket for håndhævelse af forbrugerbeskyttelsessamarbejdet om den politik, som flere luftfartsselskaber anvendte med hensyn til aflysning og tilbagebetaling. Dette førte til drøftelser mellem Kommissionen, de nationale forbrugerbeskyttelsesmyndigheder og 16 større luftfartsselskaber. Som følge heraf forpligtede disse luftfartsselskaber sig til at give bedre information og rettidig refusion til passagerer i tilfælde af aflyste flyvninger²⁸.

Kommissionen anmodede medlemsstaterne om at bruge EU Pilot-platformen til at give oplysninger om anvendelse, overvågning og håndhævelse af EU's lovgivning om passagerrettigheder under covid-19-krisen. Der lægges særlig vægt på transportvirksomheder, og om de giver passagerer valget mellem refusion eller vouchere. Kommissionen indledte traktatbrudssager mod medlemsstater, der havde indført regler, der var i strid med EU's lovgivning om passagerrettigheder. Dette medførte, at disse modstridende nationale regler blev trukket tilbage.

2.4 Opretholdelse af transportforbindelser

EU har også givet transportvirksomheder lovgivningsmæssige lempelser gennem lovændringer. Hvis et luftfartsselskab ikke længere kan opfylde sine finansielle forpligtelser i en periode på 12 måneder, kan de licensudstedende myndigheder i medlemsstaterne vælge ikke at suspendere eller tilbagekalde deres licens. Lovene indførte foranstaltninger til støtte for lufthavne og ground handling-selskaber, navnlig ved at give lufthavne mulighed for at tildele ground handling-kontrakter i en nødsituation, hvis et selskab indstiller sine aktiviteter på grund af covid-19-krisen²⁹.

24 C(2020) 1897 final.

25 C(2020) 119/01.

26 Fortolkningsretningslinjer af 18. marts 2020 efterfulgt af en henstilling om vouchere (værdikuponer) af 13. maj 2020.

27 Kommissionens henstilling (EU) 2020/648 af 13. maj 2020 om vouchere, som passagerer og rejsende får som alternativ til tilbagebetaling af aflyste rejse- og transporttjenester i forbindelse med covid-19-pandemien (C/2020/3125, EUT L 151 af 14.5.2020, s. 10).

28 Yderligere oplysninger om bestemte luftfartsselskabers forpligtelser findes på: https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/consumer-rights-and-complaints/enforcement-consumer-protection/coordinated-actions/air-travel_da.

29 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/696 af 25. maj 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 1008/2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet i lyset af covid-19-pandemien (EUT L 165 af 27.5.2020, s. 1).

Ændringer af forordningen om ankomst- og afgangstidspunkter³⁰

EU var hurtig til at vedtage lovgivningsmæssige ændringer, der gør det muligt for luftfartsselskaberne at beholde deres ankomst- og afgangstidspunkter i den næste tilsvarende fartplansæson, selv når de ikke kan udnytte det minimum på 80 % af ankomst- og afgangstidspunkterne, der normalt kræves. Disse ændringsforslag har til formål at give luftfartsselskaberne en økonomisk lettelse og forhindre, at de er nødt til at foretage flyvninger blot for at beholde deres ankomst- og afgangstidspunkter. De sikrer også, at lufthavnskapaciteten udnyttes på en konkurrencedygtig måde til gavn for forbrugerne og konnektiviteten.

De lovgivningsmæssige lempelser i søfartssektoren har gjort det muligt for en havnemyndighed eller den ansvarlige myndighed at give afkald på, nedsætte eller udskyde betalingen af infrastrukturafgifter i havne³¹. I jernbanesektoren er der indført midlertidige regler til gavn for jernbaneselskaber, f.eks. ved at give infrastrukturforvalterne mulighed for at fastsætte adgangsafgifter, der ligger under driftsomkostningerne³². Gennemførelsen af visse EU-regler er blevet udsat for at mindske byrden for medlemsstaterne, så de kan fokusere på at bekæmpe spredningen af virusset³³.

EU's statsstøtteregler har gjort det muligt for medlemsstaterne at yde midlertidig nødhjælp for at kompensere for et pludseligt likviditetstab eller for skader, der er direkte forbundet med covid-19. Den 19. marts 2020 vedtog Kommissionen midlertidige rammebestemmelser for statsstøtte³⁴ til støtte for økonomien under covid-19-krisen. Kommissionen fastsætter betingelserne for statsstøtte for at afhjælpe alvorlige forstyrrelser i en medlemsstats økonomi. Rammebestemmelserne gælder for næsten alle sektorer og virksomheder, herunder transportvirksomheder, som Kommissionen anerkender er en af de mest berørte sektorer. Rammebestemmelserne har til formål at afhjælpe virksomhedernes likviditetsmangel ved for eksempel at tillade direkte tilskud, statsgaranterede lån, subsidierede offentlige lån og rekapitalisering.

Kommissionen har også præciseret, hvordan vigtige EU-regler om transport, statsstøtte og udbud skal fortolkes under en krise ved at udarbejde retningslinjer for medlemsstaterne. Det har gjort medlemsstaterne i stand til at ændre de eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste for land-³⁵, luft-³⁶ og søtransport³⁷ til at opfylde de behov, der er opstået som følge af covid-19-krisen. Kommissionen har også udstedt retningslinjer for proceduren for hastetildeling af nye kontrakter om offentlig tjeneste, så

30 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/459 af 30. marts 2020 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (EUT L 99 af 31.3.2020, s. 1). Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/250 af 16. februar 2021 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 for så vidt angår midlertidig lempelse af reglerne om slotudnyttelse i Unionens lufthavne som følge af covid-19-krisen (EUT L 58 af 19.2.2021, s. 1).

31 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/352 af 15. februar 2017 om opstilling af rammer for levering af havnetjenester og fælles regler om finansiel gennemsigtighed for havne (EUT L 57 af 3.3.2017, s. 1).

32 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1429 af 7. oktober 2020 om fastsættelse af foranstaltninger for at bidrage til et bæredygtigt jernbanemarked på baggrund af covid-19-udbruddet (EUT L 333 af 12.10.2020, s. 1).

33 Se f.eks. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/700 af 25. maj 2020 om ændring af direktiv (EU) 2016/797 og (EU) 2016/798 for så vidt angår forlængelsen af deres gennemførelsesperioder (EUT L 165 af 27.5.2020, s. 27).

34 EUT C 91I af 20.3.2020, s. 1. De midlertidige rammebestemmelser er blevet ændret flere gange.

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.

grundliggende transportforbindelser kan opretholdes, hvis krisen gør det umuligt at holde kommercielle tjenester i gang. Disse lovgivningsmæssige foranstaltninger er midlertidige og begrænset til covid-19-krisens varighed. Den hurtige vedtagelse viser, at Kommissionen, Parlamentet og Rådet er i stand til at reagere effektivt på sådanne kriser.

Medlemsstaterne kan pålægge nye forpligtelser til offentlig tjeneste, navnlig når der er risiko for et pludseligt tab af konnektivitet. Kommissionen har udstukket retningslinjer for kompensation for forpligtelser til offentlig tjeneste under covid-19-udbruddet³⁸ og har afholdt en række bilaterale drøftelser med medlemsstaterne.

2.5 Tildeling af målrettet finansiering til vigtige transportoperationer

Ud af de 2,7 mia. EUR, der er afsat under nødhjælpsinstrumentet (ESI) til at hjælpe medlemsstaterne med at reagere på covid-19-krisen, gjorde ESI-systemets fleksibilitet det muligt hurtigt at stille 220 mio. EUR til rådighed for transportrelaterede foranstaltninger. Dette blev derefter struktureret som ESI-mobilitetspakken, der med lanceringen den 19. juni 2020 blev brugt til at yde behovsbaseret støtte til medlemsstaterne til transport af gods i forbindelse med covid-19-krisen og til transport af patienter og lægehold. Der er i alt ydet støtte til mere end 2 000 operationer ad luft-, land- eller søvejen til transport af medicinsk udstyr, lægehold og transport af patienter. Finansieringen af fragtoperationer udgør over 164 mio. EUR. Der er desuden indtil videre blevet tildelt over 9 mio. EUR til medlemsstaterne til transport af lægehold og overførsel af patienter som støtte til transport af mere end 450 sundhedsarbejdere og ca. 350 patienter. 21 medlemsstater har modtaget støtte gennem ESI-mobilitetspakken.

EU's reaktion på Ruslands militære aggression mod Ukraine

Den 24. februar 2022 iværksatte Rusland en omfattende militær invasion af Ukraine. I konfliktens første uger er over 3,9 millioner mennesker flygtet fra Ukraine til EU. EU ydede makrofinansiel bistand på 1,2 mia. EUR til Ukraine. Heraf blev der udbetalt 600 mio. EUR i lån på lempelige vilkår i marts, og den anden rate på 600 mio. EUR endnu ikke er udbetalt. Desuden blev der den 7. april overført nødhjælp på 120 mio. EUR i gavebistand til Ukraines budget til dækning af grundlæggende offentlige udgifter. EU omlægger de igangværende projekter (mellem 100 og 200 mio. EUR) med henblik på at yde nødhjælp og opfylde presserende behov hos befolkningen og myndighederne. Kommissionen har også vedtaget en ny nødpakke på 330 mio. EUR. EU har truffet adskillige foranstaltninger for at indføre sanktioner mod Rusland og hjælpe Ukraine. Transportrelaterede foranstaltninger omfatter:

(—) EU har frarådet kommercielle flyvninger i hele Ukraines, Belarus' og dele af Ruslands luftrum i en informationsbulletin om konfliktområder fra EU's Luftfartssikkerhedsagentur. Dette råd blev hurtigt udvidet til at omfatte Moldovas luftrum.

(—) EU har lukket sit luftrum for russiske luftfartsselskaber og virksomheder³⁹.

(—) EU vedtog den 9. marts et forbud mod:

i) Direkte eller indirekte salg, levering, leasing, overførsel og eksport af alle luftfartsprodukter og -teknologier (fly, rumfartøjer og tilknyttede dele)

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

39 Rusland og Belarus har begge lukket deres luftrum for EU. EU-registrerede luftfartøjer er blevet omregistreret til andre lande og genforsikret i Rusland i strid med folkeretten.

ii) Direkte eller indirekte levering af forsikring og genforsikring af enhver af disse luftfartsprodukter og -teknologier

iii) Levering af reparations- og vedligeholdelsestjenester for disse luftfartsprodukter.

(—) EU har føjet Russian Railways (de russiske jernbaner) til listen over organisationer, der er omfattet af finansielle sanktioner. Personer med tilknytning til Russian Railways og deres datterselskaber er føjet til listen over personer, der er omfattet af EU's restriktive foranstaltninger.

(—) EU indførte sanktioner for navigations- og radioudstyr til fartøjer, der forbyder:

i) salg, leverance, overførsel eller eksport af disse produkter til fysiske eller juridiske personer, enheder eller organer i Rusland, til brug i Rusland eller til anvendelse om bord på et fartøj, der sejler under russisk flag

ii) levering af teknisk bistand, mæglervirksomhed eller andre tjenester samt finansiering og finansiel bistand i forbindelse med disse produkter.

(—) Den 8. april vedtog EU yderligere sanktioner, der forbyder fartøjer, der sejler under russisk flag, at anløbe en EU-havn (herunder yachter), og forbyder vejtransportvirksomheder, der er etableret i Rusland og Belarus, at udføre godskørsel inden for Den Europæiske Unions område.

(—) EU aktiverede på anmodning af Ukraine EU-civilbeskyttelsesmekanismen, der yder støtte i forbindelse med konsekvenserne af Ruslands militære aggression. Flere tusind ton bistand fra alle EU-medlemsstater er blevet sendt til Ukraine via logistikknudepunkter for EU-civilbeskyttelsesmekanismen i Polen, Rumænien og Slovakiet. Nabolandene har også anmodet om bistand fra EU-civilbeskyttelsesmekanismen i forbindelse med migrationsstrømmen. Ud over Ukraine anvendes EU-civilbeskyttelsesmekanismen til at yde forskellige former for kritisk støtte til Moldova, Polen, Slovakiet og Tjekkiet, som alle er vigtige bestemmelseslande for flygtninge, der flygter fra konflikten. EU-civilbeskyttelsesmekanismen blev også anvendt til at lette hjemsendelsen af EU-borgere, når det var muligt. Der blev oprettet logistiske knudepunkter for nødhjælpsprodukter under tilsyn af lokale myndigheder i Polen, Slovakiet og Rumænien, og de blev finansieret fuldt ud af EU-civilbeskyttelsesmekanismen.

(—) Aktivering af direktivet om midlertidig beskyttelse⁴⁰ af ukrainere og ikke-ukrainere, hvis de ikke kan vende sikkert tilbage til Ukraine.

(—) Operationelle retningslinjer for forvaltningen af de ydre grænser for at lette grænsepassagen mellem EU og Ukraine. Disse retningslinjer omfatter transportarbejdere⁴¹.

(—) Hjælp til strandede lastbilchauffører fra EU, der vender hjem fra Ukraine, Rusland og Belarus, ved at forenkle relevante procedurer.

(—) Alle transport- og logistikaktiviteter under den nordlige dimension, der involverer Rusland og Belarus, er blevet suspenderet.

40 Denne lov var EU's reaktion i 2001 på tilstrømningen af fordrevne personer efter konflikten i det tidligere Jugoslavien. Den havde ikke været i brug før den 3. marts 2022. Indtil den 7. april 2022 har mere end 1,6 mio. mennesker tilmeldt sig.

41 C(2022) 1404 final.

(—) Nogle medlemsstater har sørget for gratis offentlig transport til ukrainere. Derudover har mange EU-transportvirksomheder indført foranstaltninger, f.eks. gratis fly-, bus- eller togbilletter, for at hjælpe Ukraine og dets befolkning eller yde humanitær bistand.

(—) Medlemsstater, der grænser op til Ukraine, har oprettet modtagefaciliteter/transportknudepunkter.

(—) Kommissionen har aktiveret netværket af nationale kontaktpunkter inden for transport.

(—) Europa-Kommissionen har foreslået et udkast til en plan (RePowerEU) for at gøre Europa uafhængigt af russiske fossile brændstoffer længe før 2030 på baggrund af Ruslands invasion af Ukraine, idet der startes med gas⁴².

(—) Som led i EU's støtte til Ukraine i lyset af Ruslands militære aggression oprettede Kommissionen den 12. maj solidaritetsbaner⁴³ bestående af en række foranstaltninger, der skal hjælpe Ukraine med at eksportere sine landbrugsprodukter. Efter Ruslands invasion af Ukraine og dets blokade af ukrainske havne er ukrainske kornprodukter og andre landbrugsprodukter nødt til at finde alternative logistiske ruter for at nå frem til deres bestemmelsessted. I meddelelsen beskriver Kommissionen en handlingsplan for etablering af "solidaritetsbaner" — ikke alene for at sikre, at Ukraine kan eksportere korn, men også for at sikre, at landet kan importere de varer, det har brug for, lige fra humanitær bistand til dyrefoder og gødningsstoffer. Dette vil bidrage til at understøtte Ukraines økonomi og den globale fødevarerikkerhed. Kommissionen fandt sammen med medlemsstaterne og interessenterne frem til en række prioriterede foranstaltninger:

- at stille yderligere rullende materiel, skibe og lastbiler til rådighed
- at sikre tilstrækkelig kapacitet i transportnet og omladningsterminaler til ukrainsk landbrugseksport
- at fremme maksimal fleksibilitet og tilstrækkeligt personale til toldoperationer og andre inspektioner
- at identificere mulighederne for oplagring af ukrainske landbrugsprodukter på EU's område
- at forbedre forbindelserne mellem EU og Ukraine på mellemlang sigt ved at øge infrastrukturkapaciteten i nye eksportkorridorer og etablere nye infrastrukturforbindelser inden for rammerne af genopbygningen af Ukraine.

(—) Den 12. maj godkendte Kommissionen en aftale på højt plan med Ukraine om enighed⁴⁴ om nye vejledende kort for det transeuropæiske transportnet (TEN-T) for Ukraine som led i Kommissionens politik for udvidelse af TEN-T til nabolandene.

3 KRISEBEREDSKAB

Ruslands krig mod Ukraine har vist, hvor vigtigt det er at være forberedt. EU var takket være den eksisterende kapacitet i stand til at yde hurtig og effektiv bistand til Ukraine og til flygtninge, der flygtede fra landet. Vi kender endnu ikke de fulde konsekvenser af krigen eller den næste krise, som

42 COM(2022) 108 final.

43 COM(2022) 217 final.

44 C(2022) 3204 final.

kunne påvirke transportsektoren. En effektiv reaktionsmekanisme bør ikke kun være rettet mod én transportform, da systemiske forstyrrelser inden for én transportform kan påvirke hele nettet.

EU's strategiske fremsynsrapport for 2021⁴⁵ fremhæver faktorer, der kan påvirke EU's transportsektor, herunder klimaændringer og andre miljømæssige udfordringer, sikkerhedstrusler og terrorisme, digital hyperkonnektivitet og teknologisk omstilling. Der har førhen været flere terrorangreb eller -forsøg, som var rettet mod EU's transportnetværk, da det udgør et effektivt mål på grund af de mange mennesker, der bruger det hver dag⁴⁶. Under covid-19-pandemien har der været angreb mod telekommunikationssystemer, herunder 3G/4G/5G (f.eks. repeater, repeater bridges og celletårne) og andre netkomponenter (f.eks. relæer og kabler). I juli 2021 forårsagede oversvømmelser i Belgien og Tyskland mange dødsfald og alvorlige og langvarige transportforstyrrelser.

Cybersikkerhed kræver særlig opmærksomhed. I forbindelse med strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet anerkendes det, at der er behov for at tillægge cybersikkerheden på transportområdet høj prioritet for at imødegå cybertrusler. Ifølge EU's Agentur for Cybersikkerhed (ENISA)⁴⁷ angriber cyberkriminelle mere kritisk sundhedspleje-, transport-⁴⁸ og energinfrastruktur. Den russiske aggression mod Ukraine har skabt øget bekymring over cybertrusler, herunder rettet mod EU-mål.

3.1 Principper for transportberedskab

De beredskabsprincipper, der er beskrevet nedenfor, bør sammen med andre relevante EU-principper altid overholdes, så man kan være forberedt på og reagere på større begivenheder.

I. **Proportionalitetsprincippet:** Der bør indføres foranstaltninger, så transport af varer eller personer kun begrænses som en sidste udvej. Alle foranstaltninger skal være behørigt begrundede, evidensbaserede og forholdsmæssige, være ledsaget af regelmæssig overvågning og revision og hurtig rapportering, være midlertidige og ophæves hurtigst muligt⁴⁹.

II. **Ikke-forskelsbehandling:** Foranstaltningerne bør ikke give anledning til urimelig forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, varers oprindelse eller forskelsbehandling mellem forskellige transportformer eller transporterede varer. De bør sikre ikke-forskelsbehandling af transportarbejdere (herunder personer, der er bosiddende uden for EU) og om muligt tilsidesætte rejse- eller trafikrestriktioner eller andre administrative byrder, der påvirker dem, i betragtning af den afgørende rolle, de spiller i forsyningskæderne for fragtkøretøjer. Det samme gælder forbuddet mod forskelsbehandling af passagerer.

III. **Koordinering:** Alle foranstaltninger bør koordineres med transportmyndighederne gennem netværket af nationale kontaktpunkter inden for transport. Der bør etableres kommunikationskanaler mellem netværket, EU og internationale horisontale krisestyringsfora.

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

46 Madrid (2004), London (2005), Glasgow (2007), Frankfurt lufthavn (2011), Oignes (Thalys, 2015), Bruxelles (2016), Würzburg (2016), Bruxelles (2017) og London (2017).

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

48 I søfartssektoren har fire af de største rederier (APM Maersk, CMA CGM, COSCO og Mediterranean Shipping Company) alle været ramt af cyberangreb siden 2017.

49 Det samme gælder midlertidige suspensioner af miljømæssige, sociale eller sundhedsmæssige beskyttelsesforanstaltninger.

De relevante myndigheder skal starte koordineringen helt fra begyndelsen, navnlig når det påvirker TEN-T-nettet og mere end én medlemsstat.

IV. Gennemsigtighed, kommunikation og dialog: Alle foranstaltninger bør formidles klart og tydeligt til de berørte interessenter, inden de træder i kraft⁵⁰, drøftes med dem og om nødvendigt tilpasses. Der bør foregå en løbende dialog med interessenter, herunder internationale partnere.

V. Sammenhæng med EU's politik: Nationale og lokale foranstaltninger, der skader det fælles europæiske transportområdes funktion, skal undgås. Når der er indført transportrelaterede beredskabsforanstaltninger på EU-plan, bør de relevante myndigheder straks ophæve de nationale foranstaltninger.

VI. Transportsystemets integritet: Foranstaltninger til løsning af problemer inden for én transportform bør tage hensyn til og gøre fuld brug af alle transportformer.

VII. Omsorg for passagerer med særlige behov: Der bør udvises særlig opmærksomhed over for behovene hos passagerer og grupper af passagerer i sårbare situationer (f.eks. personer med nedsat mobilitet og/eller personer med handicap), strandede passagerer, rejsende med vigtige job og grænsearbejdere.

VIII. Omsorg for transportarbejdere: Transportarbejdere bør have sikre og hensigtsmæssige arbejdsvilkår⁵¹.

3.2 Værktøjskasse for transportberedskab

Kommissionen foreslår en værktøjskasse med [ti] foranstaltninger til at styrke transportsektorens kriseberedskab og indsatskapacitet. Værktøjskassen bør anvendes i overensstemmelse med ovennævnte principper. Foranstaltningerne spænder fra langsigtede forberedende foranstaltninger til værktøjer, der kan anvendes til hurtige tiltag. Det fælles mål er at være bedre forberedt, så der kan reageres hurtigt på enhver ulykke eller hændelse, der måtte forårsage alvorlige forstyrrelser i EU's transportsystem. Disse forstyrrelser kan skyldes naturkatastrofer, pandemier, terrorangreb, cyberangreb, ransomware, militære konflikter, infrastruktursvigt (f.eks. sammenstyrtede broer eller tunneler) eller strømafbrydelser.

1) Tilpasning af EU's transportlovgivning til krisesituationer

Nogle transportlove indeholder allerede nødklausuler. Eksempler herpå er artikel 21 i forordningen om lufttrafiktjenester⁵², artikel 5, stk. 5, i forordningen om indgåelse af kontrakter om offentlig trafikbetjening inden for landtransport⁵³, artikel 7, stk. 4, i forordningen om havnetjenester⁵⁴ og

50 I særlige situationer, f.eks. økonomiske sanktioner mod Rusland, kan det være nødvendigt at begrænse visse forudgående konsultationer.

51 Dette omfatter overholdelse af relevant EU-lovgivning og national lovgivning om sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen, herunder i tilknytning til Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen (EFT L 183 af 29.6.1989, s. 1).

52 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (omarbejdning) (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3).

53 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1).

artikel 10 i forordningen om adgang til markedet for international godskørsel⁵⁵. Den nuværende lovgivning indeholder allerede en forpligtelse til at udarbejde beredskabsplaner. I henhold til den fjerde jernbanepakke⁵⁶ skal jernbaneselskaberne udarbejde beredskabsplaner for at beskytte og bistå passagerer i tilfælde af alvorlige transportforstyrrelser⁵⁷.

Hvor det er relevant, skal EU's transportlovgivning ændres for at indføre bestemmelser, der er bedre egnet til at håndtere en større krise. Disse bestemmelser bør dog ikke føre til unødige undtagelser fra anvendelsen af EU-retten. Det bør derfor nøje overvejes, om sådanne bestemmelser bør indføres i forbindelse med ændring eller vedtagelse af en bestemt forordning eller et bestemt direktiv. Der bør foretages konsekvensanalyser for at vurdere, om der er behov for nødklausuler, og hvordan de bør udformes.

Kommissionen har i overensstemmelse med denne tilgang foreslået visse bestemmelser i de seneste revisioner af lovgivningen om TEN-T og intelligente transportsystemer⁵⁸. Eksempler på langsigtede foranstaltninger, der er nødvendige for at forbedre beredskabet, er styrkelse af de grænseoverskridende TEN-T-strækninger, øget multimodalitet gennem terminalerne og overgang til bæredygtige transportformer. Kommissionen har til hensigt at analysere, om det er hensigtsmæssigt midlertidigt at gøre anvendelsen af vejtransportreglerne om kørselsrestriktioner og køretider mere fleksible og samtidig til enhver tid værne om transportsikkerheden.

Disse permanente bestemmelser kan afspejle de midlertidige foranstaltninger, der er indført som reaktion på covid-19-krisen, såsom dem, der blev indført under Omnibus I og II eller i forbindelse med ændringerne af forordningen om lufttrafiktjenester og forordningen om ankomst- og afgangstidspunkter⁵⁹ (se afsnit 2.4). Tilsvarende bør erfaringerne fra covid-19-pandemien sætte gang i de længe ventede drøftelser om revisionen af forordning 261/2004 om flypassagerers rettigheder som forberedelse til fremtidige kriser. Indførelse af beredskabsplaner vil også indgå i den igangværende vurdering af EU's lovgivning om passagerrettigheder.

2) Sikring af tilstrækkelig støtte til transportsektoren

Styrkelsen af transportsektorens robusthed hænger nøje sammen med forbedringer i konnektiviteten og bæredygtigheden af EU's transportsystem. Kommissionen vil fortsat nøje følge og støtte gennemførelsen af genopretnings- og resiliensfaciliteten, som vil bidrage til at gøre transportsektoren mere robust for alle transportformer. Medlemsstaterne planlægger at afsætte betydelige dele af genopretnings- og resiliensfaciliteten til transportsektoren. De anser den for at være

54 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/352 af 15. februar 2017 om opstilling af rammer for levering af havnetjenester og fælles regler om finansiell gennemsigtighed for havne (EUT L 57 af 3.3.2017, s. 1).

55 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72).

56 Artikel 54 i direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde.

57 Desuden forpligter den nye forordning (EU) 2021/782 om jernbanepassagerers rettigheder, som vil være gældende fra den 7. juni 2023, jernbaneselskaberne til at samarbejde med stationsforstandere og infrastrukturforvaltere, når de udarbejder disse planer. Der skal i beredskabsplanerne også tages hensyn til behovet for tilgængelige varslings- og informationssystemer.

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

59 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/459 af 30. marts 2020 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (EUT L 99 af 31.3.2020, s. 1). Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/250 af 16. februar 2021 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 for så vidt angår midlertidig lempelse af reglerne om slotudnyttelse i Unionens lufthavne som følge af covid-19-krisen (EUT L 58 af 19.2.2021, s. 1).

en af de vigtigste økonomiske sektorer til at modtage investeringer fra NextGenerationEU. I de 24 genopretnings- og resiliensplaner, som Rådet har godkendt, vil der gennem de nationale genopretnings- og resiliensplaner blive afsat et betydeligt beløb til at forbedre bæredygtigheden af det europæiske mobilitetssystem. Medlemsstaterne vil alt i alt bruge 70,7 mia. EUR på investeringer og reformer i forbindelse med den grønne omstilling af transportsektoren, svarende til ca. 15,7 % af de tildelte midler. Yderligere investeringer og reformer i transportsektoren tager sigte på andre prioriteter, såsom dens digitale omstilling og social og territorial samhørighed. I alle nationale planer afsættes en del af bevillingerne til dette område. I den nuværende geopolitiske kontekst, der i betydelig grad påvirkes af den russiske militære aggression i Ukraine, er det endnu mere presserende at mindske EU's afhængighed af fossile brændstoffer. For at håndtere disse udfordringer offentliggjorde Kommissionen den 18. maj 2022 en REPowerEU-plan⁶⁰ med fælles europæiske tiltag på dette område. Genopretnings- og resiliensfaciliteten vil spille en central rolle med hensyn til at mobilisere og implementere tilgængelige ressourcer på europæisk og nationalt plan for at nå målene i REPowerEU-planen. Finansielle instrumenter såsom Connecting Europe-faciliteten, herunder den digitale del af CEF Digital, Samhørighedsfonden, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og InvestEU, er desuden afgørende for at forbedre det indre markeds robusthed gennem investeringer i konnektivitet, digitalisering og infrastruktur til digital konnektivitet og multimodalitet i EU's transportsystem og mindske dets afhængighed af fossile brændstoffer.

For at kunne reagere hurtigt på fremtidige kriser bør Kommissionen og medlemsstaterne mobilisere andre midler, hvis det er relevant, afhængigt af krisens art. Svaret kan også tage form af økonomisk bistand ved midlertidig fritagelse for betalingsforpligtelser. Kommissionen kunne også overveje lovgivningsmæssige foranstaltninger, der giver økonomisk støtte til transportsektoren. Disse foranstaltninger kan gøre det muligt for havnemyndigheden eller den ansvarlige myndighed at give afkald på, nedsætte eller udskyde betalingen af infrastrukturafgifter i havne eller give jernbaneinfrastrukturforvaltere mulighed for at fastsætte adgangsafgifter til under driftsomkostningerne (se afsnit 2.4). Da alle kriser er forskellige og kan nødvendiggøre forskellige foranstaltninger, vil behovet for midlertidig statsstøtte blive analyseret fra sag til sag i stedet for, at der lægges permanente og ufleksible rammer for fremtiden.

3) Opnåelse af fri bevægelighed for varer, tjenesteydelser og personer

Systemet med grønne baner, som det lykkedes at indføre under covid-19-pandemien, kan reaktiveres, når det er nødvendigt for at håndtere nye kriser, der berører EU's transportsektor. For at sikre, at kontrollen ved de indre grænser kun anvendes som en sidste udvej, præciserede og udvidede Kommissionens forslag til Schengengrænsekodeks⁶¹ den liste, som en medlemsstat skal vurdere, når den beslutter at genindføre midlertidig grænsekontrol. De nye regler omfatter også fælles redskaber til mere effektiv forvaltning af de ydre grænser i tilfælde af, at der opstår en folkesundhedskrise, på grundlag af erfaringerne fra covid-19-pandemien. Kommissionen planlægger at foreslå et **nødinstrument for det indre marked** i 2022. Det skal skabe en ramme for gennemførelsen af kriseberedskabsforanstaltninger, der er vigtige for transportsektoren, navnlig fri bevægelighed for varer, tjenesteydelser og personer, tilgængelighed af produkter og tjenesteydelser samt gennemsigtighed og koordinering.

Kommissionen har opfordret medlemsstaterne til at sikre, at beredskabsprincipperne anvendes, og til at minimere kontroller, screeninger og andre formaliteter for at mindske forsinkelserne ved

60 COM(2022) 108 final.

61 COM(2021) 891 final.

grænseovergange med grønne baner og overholde tidsfristen på 15 minutter. Medlemsstaterne kan også overveje at ophæve alle restriktioner for adgang til vejnettet på deres område (forbud mod weekendkørsel, nattekørsel, visse transportsektorer for at mindske støjniveauet osv.) for at lette vejgodstransporten og den nødvendige frie bevægelighed for transportarbejdere. De bør også sørge for, at elektronisk indsendelse og fremvisning af dokumenter anses for at være tilstrækkeligt og opmuntre til, at det anvendes. Medlemsstaterne bør også fortsat anerkende certifikatet for internationale transportarbejdere, der udfører grænseoverskridende tjenester, som foreslået i bilag 3 til meddelelsen om grønne baner⁶². Dette certifikat er allerede blevet føjet til EU's praktiske vejledning for grænsevagter⁶³.

Hvis der opstår en krise svarende til covid-19, bør Kommissionen og medlemsstaterne bygge videre på erfaringerne med at udvikle en fælles model for digitale kontaktopsporingsformularer i EU⁶⁴ og en platform for udveksling af passageroplysninger med henblik på grænseoverskridende kontaktopsporing. De værktøjer, der udvikles på EU-plan, bør reaktiveres hurtigt og nemt, hvis det er nødvendigt.

Etablering af nødhjælpsbaner til humanitære konvojer og lastbiler

For at hjælpe humanitære konvojer med hurtigt og sikkert at krydse grænserne mellem EU og Ukraine pålægger meddelelsen om operationelle retningslinjer for forvaltning af de ydre grænser medlemsstaterne at udpege særlige baner som nødhjælpsbaner ved deres grænseovergange. Medlemsstaterne opfordres også til at udpege lignende baner til lastbiler for at sikre fortsat levering af varer og tjenesteydelser og sikker tilbagevenden af transportarbejdere fra Ukraine⁶⁵.

4) Håndtering af flygtningestrømme og hjemsendelse af strandede passagerer og transportarbejdere

I lande uden for EU bør EU-delegationer og medlemsstater med ambassader eller konsulater fortsat øge det konsulære kriseberedskab, navnlig gennem lokale beredskabsplaner. Fælles konsulære EU-kriseresponshold, herunder eventuel deltagelse af medlemsstater, som ikke er repræsenteret, bør overvejes og oprettes. EU-Udenrigstjenesten har styrket sin konsulære indsats og sit konsulære beredskab ved at oprette et konsulært krisehold, der er parat til at træde til og sammen med netværket af EU-delegationer koordinere den hjemsendelsesindsats, som medlemsstaterne organiserer (uanset om den er sponsoreret af EU-civilbeskyttelsesmekanismen eller ej).

EU-civilbeskyttelsesmekanismen og rescEU-reserven vil blive mobiliseret efter behov. Passagerer eller arbejdstagere kan strande inden for eller uden for EU's område. For at forberede sig på og reagere på fremtidige kriser vil EU-Udenrigstjenesten fortsat bidrage til krisesamarbejde og -koordinering i tæt samarbejde med medlemsstaterne. I fremtidige kriser vil EU's civilbeskyttelsesmekanisme støtte hjemtransport af EU-borgere, der er strandet uden for EU. Mekanismen skal aktiveres hurtigt af de

62 C(2020) 1897.

63 C(2019) 7131 final.

64 Gennemførelsesafgørelse 2021/858 og gennemførelsesafgørelse 2021/1212 fastlægger retsgrundlaget for udveksling af oplysninger om smittede passagerer og eksponerede personer med henblik på grænseoverskridende kontaktopsporing.

65 Der er desuden truffet særlige foranstaltninger for at give personer, der flygter fra Ukraine og er ankommet til Moldova på vej til EU, udrejse med fly. Moldova havde udstedt et flyveforbud, som skulle ændres for at muliggøre disse flyvninger.

berørte borgeres regering(er). En medlemsstat, der koordinerer bistanden til alle berørte EU-borgere, kan også sende en anmodning til Kommissionens katastrofeberedskabskoordinationscenter.

Medlemsstater og/eller lande, der deltager i ordningen⁶⁶, er frit stillet med hensyn til at evakuere berørte EU-borgere, og Kommissionen kan medfinansiere op til 75 % af transportomkostningerne. Den reviderede lovgivning om mekanismen⁶⁷ giver mulighed for at udvikle luftfartøjer til flere formål til rescEU-reserven til medicinsk evakuering. Kommissionen kunne fremover anvende disse fly som en sidste udvej til at imødekomme medlemsstaternes anmodninger om bistand i forbindelse med konsulær evakuering. Hvis der opstår sundhedsrelaterede kriser, kan der foretages medicinsk evakuering af passagerer og EU-transportarbejdere som led i en medicinsk evakueringsoperation gennem EU's system for tidlig varsling og reaktion i samarbejde med Kommissionen.

Kommissionen og EU-Udenrigstjenesten vil koordinere og overvåge etableringen af sikre transitkorridorer. I overensstemmelse med meddelelsen om grønne baner fra marts 2020 bør medlemsstaterne oprette transitkorridorer for private chauffører og deres passagerer (uanset deres nationalitet) og alle EU-borgere, der hjemsendes⁶⁸. Medlemsstaterne bør også sikre, at mindst én lufthavn i deres land kan anvendes til hjemsendelse af borgere og internationale nødhjælsflyvninger. Sådanne korridorer bør indgå i de nationale beredskabsplaner.

Medlemsstaterne bør give folk mulighed for at rejse og hjælpe dem med at komme hjem igen. EU-borgere, der er blevet transporteret tilbage fra kriseområder, og som endnu ikke har nået deres bopælsland i EU, bør ikke rejse sammen i stort antal, da det kan lægge pres på infrastrukturmæssige og logistiske knudepunkter. Medlemsstater, hvis borgere er i transit i et andet EU-land, bør forsøge at hjælpe det andet land med hjemsendelsen af de berørte borgere.

Medlemsstaterne bør hjælpe tredjelandstatsborgere, der ankommer fra konfliktområder eller andre kriseramte områder, og hjælpe dem med at rejse videre. Dette kan omfatte etablering af modtagefaciliteter og sikre transitkorridorer, midlertidig fravigelse af specifikke krav (f.eks. transittilladelser) og gennemførelse af grænsekontrol på et sikkert sted væk fra grænsen for at undgå, at der dannes lange køer. Medlemsstaterne bør i overensstemmelse med meddelelsen om operationelle retningslinjer for forvaltning af de ydre grænser⁶⁹ anvende Frontex og Europols stående korps, der kan indsættes for at forvalte og forbedre trafikstrømmen ved grænserne (kontrol af rejsedokumenter, covid-19-certifikater osv.). De operationelle retningslinjer finder anvendelse i alle medlemsstater og ikke kun i de medlemsstater, der grænser op til konfliktområder. Det gør det lettere at krydse EU's indre grænser, forhindrer overbelastning og hjælper mennesker, der flygter fra konfliktområder, med at rejse videre. Dette omfatter grænsepassager mellem ikke-Schengenlande og Schengenlande.

Personer med handicap kan befinde sig i en særlig sårbar situation under kriser. Passagerer med handicap kan støde på hindringer i forbindelse med adgang til transport i nødsituationer. Medlemsstaterne skal derfor både gøre en målrettet indsats og integrere hensynet til handicappede i alle ovennævnte foranstaltninger. Der skal tages hensyn til deres specifikke behov for at sikre rimelige

66 Lande, der deltager i mekanismen (Island, Norge, Serbien, Nordmakedonien, Montenegro og Tyrkiet).

67 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/836 af 20. maj 2021 om ændring af afgørelse nr. 1313/2013/EU om en EU-civilbeskyttelsesmekanisme (EUT L 185/1 af 26.5.2021).

68 Medlemsstaterne skal bistå ikkerepræsenterede EU-borgere i et tredjeland på samme vilkår, som de bistår deres egne statsborgere.

69 C(2022) 1404 final.

adgangsmuligheder og tilpasninger og værne om deres sikkerhed under krisestyring i overensstemmelse med FN's konvention om rettigheder for personer med handicap.⁷⁰

Opnåelse af mere smidige besætningsskift og hjemsendelse af søfarende

Støtte til søfarende kræver en særlig mekanisme. Kommissionen foreslår at basere den på tre elementer.

- **Et forum for maritime interessenter:** Det af Kommissionen nedsatte forum vil regelmæssigt og omhyggeligt koordinere udskiftning af besætning og rejseproblemer for søfolk i nødsituationer. Forummet vil blive sat hurtigt i gang og vil omfatte alle interessenter, herunder nationale krisecentre og arbejdsmarkedets parter, for at sikre, at de kan drøfte og behandle eventuelle nye spørgsmål rettidigt og hensigtsmæssigt. Forummet skal identificere potentielle problemer, gøre søfartssektorens arbejdsmarked mere modstandsdygtigt og styrke stabiliteten i EU's forsyningskæder.
- **Tættere samarbejde med oprindelseslandene:** Kommissionen og EU-Udenrigstjenesten vil på grundlag af outreachaktiviteter under covid-19-pandemien samarbejde med EU-delegationerne i de lande, hvor arbejdskraften kommer fra. De vil trække på erfaringerne fra søfarendes rejser under covid-19-krisen og finde metoder til at sikre mere smidige besætningsskift og hjemsendelse til disse lande. Dette vil gøre det nemmere for søfarende, der skal gå fra borde, at vende hurtigt hjem, navnlig i nødsituationer.
- **Forbedrede oplysninger:** Et væsentligt problem er manglen på oplysninger om, hvor søfarende arbejder og rejser hen. Disse oplysninger er afgørende for at kunne vurdere omfanget af eventuelle besætningsskift og problemer i forbindelse med søfarendes rejser og derefter evaluere og behandle dem. Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) vil derfor bestræbe sig på at indsamle og analysere disse oplysninger. Denne database kan derefter indgå i Kommissionens og medlemsstaternes initiativer til forberedelse af beredskabsforanstaltninger i forbindelse med fremtidige kriser.

5) Sikring af et minimum af transportforbindelser og beskyttelse af passagerer

Når transporttjenester er under pres, er det vigtigt, at der er tilstrækkelig offentlig kollektiv transport i og mellem byer og regioner. Dette kan være en særlig udfordring for grænseområder, hvor leveringen af væsentlige tjenester afhænger af grænsearbejdere. Medlemsstaterne bør derfor overveje hastetildeling af kontrakter om offentlige tjenesteydelser for kollektiv transport eller ændring af eksisterende kontrakter for at opfylde offentlighedens rejsebehov. EU's regler for offentlig jernbane-, vej- og søtransport indeholder allerede bestemmelser om en hasteprocedure på visse betingelser. Som led i revisionen af forordningen om lufttrafiktjenester vil Kommissionen overveje, hvordan det kan gøres lettere for medlemsstaterne hurtigt at indgå kontrakter om offentlige tjenesteydelser for at sikre basale forbindelser under en krise.

Kommissionen opfordrer også de regionale og lokale myndigheder til at øge deres beredskab. I forlængelse af vejledningen om planlægning med henblik på at opnå en mere modstandsdygtig og robust mobilitet⁷¹ i byerne påpegede Kommissionen behovet for at forberede sig på enhver nødsituation og vigtigheden af mobilitet i byerne af hensyn til byområdernes generelle robusthed. Dette vil blive afspejlet i opfølgende foranstaltninger, såsom en henstilling fra Kommissionen om planer for

⁷⁰ Artikel 2, 9 og 11 i FN's konvention om rettigheder for personer med handicap (UNCPRD).

⁷¹ COM(2021) 811 final.

bæredygtig bytrafik, der er planlagt i 2022, og målrettede drøftelser med eksperter fra medlemsstater og byer om yderligere foranstaltninger, der skal gøre bytrafikken mere modstandsdygtig.

En anden måde at sikre et minimum af konnektivitet i krisesituationer er at styrke transportinfrastrukturens og operatørernes modstandsdygtighed over for chok. I Kommissionens forslag til en ny TEN-T-forordning lægges der op til, at medlemsstaterne skal forbedre TEN-T-nettets sikkerhed og modstandsdygtighed over for klimaændringer, miljømæssige og menneskeskabte katastrofer og andre usædvanlige begivenheder, der påvirker EU's transportsystem.

Kommissionen undersøger muligheden for at gennemføre lovgivningsinitiativer, der kan beskytte passagerer mod risikoen for en likviditetskrise eller insolvens blandt transportvirksomheder — en situation, der ofte er forbundet med en krise. Kommissionen vil også præcisere og beskytte passagerernes rettigheder, når de befinder sig i en krisesituation, og oplyse, hvordan de kan beskyttes mod risici, der ikke er omfattet af EU's nuværende regler om passagerrettigheder.

6) Udveksling af transportoplysninger

Udveksling af oplysninger mellem de vigtigste aktører er afgørende. Kommissionen, medlemsstaternes myndigheder (herunder myndigheder på subnationalt plan), EU-agenturer, andre EU-institutioner (herunder Parlamentet og Rådet), transportvirksomheder, passagerer, transportarbejdere, virksomheder samt transportorganisationer og -sammenslutninger bør dele og have adgang til ajourførte oplysninger, så de kan løse problemer i fællesskab. Regelmæssige drøftelser og samarbejde på internationalt plan (f.eks. Organisationen for International Civil Luftfart, Den Internationale Søfartsorganisation og Verdenssundhedsorganisationen) er også vigtige for at kunne reagere effektivt på krisesituationer. For at kunne imødegå alle former for kriser (lige fra internetblackouts til tab af satellitkommunikation) skal der som led i udarbejdelsen af krisescenarier udformes protokoller for de bedst egnede kommunikations-/formidlingskanaler og relaterede forhold. Hvis vigtige kommunikationssystemer angribes, bør der etableres alternative systemer og backupsystemer fra myndighedernes side i de enkelte medlemsstater for at sikre en effektiv kommunikation mellem interessenterne. Alternative måder at kommunikere og indsamle oplysninger på vil blive overvejet for at give adgang til realtidsoplysninger, hvis de sædvanlige kanaler afbrydes.

Galileo Green Lanes-appen

EU's Agentur for Rumprogrammet har udviklet mobilappen Galileo Green Lane. Den viser EU's grænser i realtid og overvåger dem med henblik på at give anslåede ventetider. Det har hjulpet lastbilchauffører og transportvirksomheder med at planlægge rejser og løse problemer forbundet med rejserestriktioner. Det har også hjulpet de nationale myndigheder med at forvalte transporten af varer mere effektivt. Kommissionen og EU's Agentur for Rumprogrammet har tilegnet sig ressourcer til at forbedre Galileo Green Lanes-appen. Udviklingen af denne forbedrede app er i gang, og den bør omfatte de elementer og den geografiske dækning, der er angivet i den ajourførte meddelelse om grønne baner.

7) Øget koordinering af transportpolitikken

Netværket af nationale kontaktpunkter inden for transport vil fortsat være i centrum af drøftelserne om transportkriser. Dette vil forhindre parallel beslutningstagning og gøre det muligt at reagere hurtigt og håndtere særlige transportforhold i et forum, der har teknisk viden om sektoren. På baggrund af de positive erfaringer med netværket og i overensstemmelse med interessenternes synspunkter om behovet for bedre koordinering af nationale foranstaltninger og reduktion af reaktionstiden foreslår

Kommissionen at styrke sin rolle ved at gøre det til et mere permanent netværk, som har et større udvalg af opgaver og kan reagere hurtigt, når det viser sig nødvendigt. **Netværket bør fortsat arbejde fleksibelt og uformelt for at kunne reagere hurtigt på en krise, der forårsager varige og alvorlige forstyrrelser i EU's transportsystem.** Den bør tjene som et forum for drøftelse, gennemførelse og deaktivering af beredskabsforanstaltninger. Kommissionen vil lede netværket, som vil bestå af repræsentanter for medlemsstaternes transportministerier og -agenturer og EU's transportagenturer. Andre parter, såsom andre EU-agenturer og -organer, repræsentanter for andre medlemsstaters ministerier og interessenter på transportområdet, kan indbydes til at deltage i drøftelser i de enkelte tilfælde.

Kommissionen vil sikre informationsstrømmen mellem netværket, IPCR, andre rådsgrupper og EU-fora og internationale fora. Netværket vil også indberette resultater af kriseberedskabstest, der tilrettelægges af EU-agenturer og internationale partnere. Det kan også foreslå og koordinere målrettet uddannelse med henblik på at teste protokoller og forbedre kriseberedskabet. Netværket vil deltage i beredskabstest, når det er relevant. Kommissionen vil også fortsætte med regelmæssigt at overvåge ventetiderne ved grænseovergangsteder med grønne baner og aflægge rapport herom til netværket. Det vil gøre det muligt at reagere hurtigt på eventuelle nye problemer.

8) Styrkelse af cybersikkerhed

Kommissionen vil intensivere cybersikkerhedssamarbejdet med Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA), Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA), EU's Jernbaneagentur (ERA), Den Europæiske Unions Agentur for den Operationelle Forvaltning af Store IT-Systemer inden for Området med Frihed, Sikkerhed og Retfærdighed og ENISA. EU's nuværende luftfarts- og søfartslovgivning forpligter myndigheder og interessenter til at foretage risikovurderinger, der identificerer kritiske data og systemer og etablerer passende foranstaltninger til imødegåelse af eventuelle resterende risici. Disse foranstaltninger bør videreudvikles for at forbedre cyberbevidsthed, cyberrobusthed, uddannelse og informationsudveksling. Ved fremtidige revisioner bør der i overensstemmelse med aktion 3 af EU's transportlovgivning tages hensyn til risiciene for cyberangreb, og disse risici bør imødegås, hvor det er nødvendigt.

Kommissionen foreslog en omfattende lovgivningsmæssig ramme til beskyttelse af kritisk infrastruktur, der også omfatter transportsektorens robusthed. Forslaget til revision af direktivet om kritiske enheders robusthed kræver, at kritiske enheder⁷², som medlemsstaterne har fundet, leverer væsentlige tjenester på det indre marked, foretager risikovurderinger og træffer resiliensfremmende foranstaltninger for at blive mere modstandsdygtige over for alle relevante menneskeskabte og naturlige ikke-cyberrelaterede risici. Når den endelige tekst er vedtaget, vil Kommissionen arbejde på at sikre dens rettidige gennemførelse og yde støtte til medlemsstater og kritiske enheder, herunder udarbejde en risikooversigt på EU-plan, udveksling af bedste praksis og test samt fremme af samarbejdet med medlemsstaterne. I sit parallelle forslag til revision af direktivet om net- og informationssikkerhed foreslår Kommissionen⁷³ at styrke robustheden og beredskabet ved at kræve, at organisationer, herunder organisationer i transportsektoren, indfører foranstaltninger til sikring af kontinuitet og varetagelse af krisestyring.

Kommissionen og EU-agenturerne vil fortsat støtte udviklingen af cybersikkerhedsprotokoller for at sikre kontinuitet i krisetilfælde. ENISA udsendte en vejledning om styring af cybersikkerhedsrisici

72 COM(2020) 829 final.

73 COM(2020) 823 final.

i jernbanesektoren⁷⁴ og i havne⁷⁵. EASA arbejder på lovgivning, der skal garantere sikkerheden inden for den civile luftfart. EMSA samarbejder med medlemsstaterne og den maritime industri om at identificere potentielle mangler i cybersikkerheden og tage skridt til at afhjælpe dem. Dette arbejde vil danne grundlag for det videre samarbejde med Kommissionen, f.eks. cybersikkerhedsforanstaltninger for skibe.

Kommissionen vil også samarbejde med internationale partnere. OECD vedtog i 2021 en vejledning for at lette internationale rejser med inspiration fra EU's digitale covidcertifikat og andre EU-retningslinjer⁷⁶. Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) vedtog standarder for forebyggende cybersikkerhedsforanstaltninger, som blev gennemført i EU's lovgivning om luftfartssikkerhed i 2019⁷⁷. I ICAO's resolution A40-12/1 opfordredes landene og industrien endvidere til at identificere cybersikkerhedstrusler og -risici for den civile luftfarts operationer og kritiske systemer og deres konsekvenser. Kommissionen og medlemsstaterne er også aktivt beskæftiget i flere igangværende ICAO-cybersikkerhedsaktiviteter, herunder gennemførelsen af ICAO's handlingsplan for cybersikkerhed⁷⁸. Kommissionen vil fortsat arbejde tæt sammen med Eurocontrol om at fremme en harmoniseret tilgang til cybersikkerhed og cyberrobusthed ved at øge bevidstheden og samarbejde med interessenterne om at opbygge et forsvar mod cybertrusler. Kommissionen vil på tilsvarende vis fortsat støtte international maritim cybersikkerhed i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO). IMO anbefaler navnlig, at rederierne gør en tilstrækkelig indsats for at imødegå cyberrisici i deres sikkerhedsstyringssystemer, og at brancheorganisationer udarbejder retningslinjer på dette grundlag.

9) Afprøvning af beredskabet for transport

Kommissionen foreslår sammen med relevante agenturer eller andre aktører og med udgangspunkt i eksisterende processer at gennemføre beredskabstest for at vurdere kriseberedskabet i overensstemmelse med denne plan.

Disse test bør integreres i Kommissionens generelle krisestyringssystem og så vidt muligt indgå i eksisterende EU-øvelser for at maksimere input og resultater. Et eksempel er det parallelle og koordinerede øvelsesprogram i 2022, som vil omfatte en transportkomponent. Sådanne test kan bygge på mulige scenarier, der vil påvirke EU's transportsystem, såsom en pandemi, en naturkatastrofe, et terrorangreb, energimangel, et omfattende cyberangreb (herunder ransomware) eller en alvorlig telekommunikationsafbrydelse). Afhængigt af konteksten bør der gøres en indsats for at inddrage relevante aktører, der så vidt muligt kan bidrage væsentligt til testene, såsom ENISA, EMSA, EASA, EUROCONTROL's netadministrator og ERA. Den Europæiske Koordineringscelle vedrørende Luftfartskriser, der forvaltes af EUROCONTROL's netadministrator, kan bidrage til at tackle udfordringerne i luftfartssektoren, såsom sundheds-, grænse- og rejserestriktioner.

De erfaringer, der er indsamlet i forbindelse med disse beredskabstest burde gavne transportindustrien og myndighederne, når de udarbejder deres egne kontinuitetsplaner.

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 gennemførelsesforordning (EU) 2019/1583 af 25. september 2019 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed for så vidt angår cybersikkerhedsforanstaltninger (C/2019/6825, EUT L 246 af 26.9.2019, s. 15).

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

De bør overveje at indføre backupsystemer og redundante løsninger (f.eks. alternative ruter, diversificerede forsyningsløsninger, alternative brændstoffer, backup-databaser, uafbrudt konnektivitet og andre teknologiske systemer og infrastrukturer) for at reagere på forskellige kriser. Medlemsstaterne bør også fortsætte med at styrke robustheden og tilgængeligheden af transportinfrastruktur på deres område (herunder havne og lufthavne) og sikre tilgængeligheden af hjælpetjenester (såsom adgang til tankstationer, tilstrækkelig sanitet, forplejning og indkvartering). Resultaterne af beredskabstestene bør også anvendes til uddannelsesformål (i samarbejde med interessenter på transportområdet og medlemsstaterne) og til at øge bevidstheden. Netværket af nationale kontaktpunkter inden for transport vil drøfte erfaringerne fra sådanne test og foreslå målrettet beredskabsuddannelse, hvis det er relevant.

10) Samarbejde med internationale partnere

Enhver krise, der påvirker EU's transportsystem, kan have en global dimension. Feedback fra en offentlig høring⁷⁹ viser, at der er behov for at styrke internationale koordineringsmekanismer, fordi covid-19-pandemien afslørede, at evnen til at harmonisere den globale indsats var mangelfuld. EU's vigtigste internationale partnere, navnlig dem med tættere konnektivitetsforbindelser og dem med specifikke kriseoplevelser, bør derfor regelmæssigt drøfte, hvordan kriseberedskabet kan intensiveres i overensstemmelse med Global Gateway. Covid-19-pandemien og Ruslands invasion af Ukraine har understreget vigtigheden af gennem transportfællesskabet at samarbejde med Vestbalkan, så de grønne baner kan fungere effektivt uden for EU, **og vigtigheden af at udvide TEN-T-nettet**. De seneste kriser har ligeledes vist, hvor vigtigt det er at være særlig opmærksom på Centralasien og på de fjerntliggende områder og oversøiske territorier i betragtning af deres særlige transportbehov. Kommissionen og EU-Udenrigstjenesten vil fortsat arbejde for at fremme kriseberedskabet i alle relevante internationale fora og organisationer såsom ICAO og IMO. Den planlagte ændring af Schengengrænsekodeksen for at strømline proceduren for vedtagelse af ikkevæsentlige rejserestriktioner fremhæver desuden behovet for at have et godt samarbejde med tredjelande. Der fokuseres allerede nu på hybride trusler i samarbejdet mellem EU og NATO på grundlag af de fælles erklæringer fra Warszawa og Bruxelles i 2016 og 2018⁸⁰.

4 KONKLUSIONER

Ruslands aggression mod Ukraine påvirker i høj grad EU's transportsystem. Stigende olie- og gaspriser, brudte forsyningskæder, nedlukning af luftrummet og markeder og potentiel mangel på transportarbejdere bidrager til de eksisterende udfordringer i forbindelse med covid-19-pandemien. Konflikten viser imidlertid, at EU har lært meget af covid-19-krisen ved, hvor hurtigt den har reageret på krigen. Konflikten har også understreget behovet for at mindske EU's afhængighed af importerede fossile brændstoffer.

Risikolandskabet er under forandring, og der er brug for det omfattende sæt værktøjer, der er skitseret i denne meddelelse. Beredskabsniveauet kan og bør øges. Forebyggelses- og beredskabsinitiativer gør os i stand til at tilpasse os klimaændringer og afbøde nye risici, men de skal tilpasses og revideres løbende. Der er behov for fortsat at forbedre og styrke systemerne for tidlig varslings med handlingsrettede oplysninger, som gør det muligt at træffe informerede beslutninger og sikre hurtig omsætning af oplysninger/viden i handling. Der er ingen færdige løsninger, som kan

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

80 Sjette situationsrapport om gennemførelsen af det fælles sæt forslag, som blev godkendt af EU-Rådet og NATO-Rådet den 6. december 2016 og den 5. december 2017, 3. juni 2021.

anvendes til at imødegå uforudsigelige kriser i fremtiden. Den bedste løsning er at fremme kendskabet til sårbarheder og risici og afbøde dem. Det vil udbygge og opretholde EU's kapacitet til at reagere hurtigt, koordineret og på en samarbejdsbaseret måde med en kombination af EU-foranstaltninger og nationale og lokale tiltag.

Det er vigtigt, at medlemsstaterne anvender beredskabsprincipperne og gør fuld brug af Kommissionens beredskabsværktøjskasse og finder de bedst egnede værktøjer til de specifikke problemer, der skal løses. Kommissionen vil aktivt styre denne proces for at opbygge et beredskab, der kan reagere på kriser i samarbejde med EU-agenturerne gennem en koordineret indsats med netværket af nationale kontaktpunkter inden for transport og afholde regelmæssige drøftelser med internationale partnere og interessenter.

Kommissionen vil støtte medlemsstaternes arbejde for at forbedre deres kriseberedskab. Medlemsstaterne bør intensivere samarbejdet og drøftelserne med interessenter for at intensivere deres beredskab og indsats over for kriser, der påvirker transportsektoren, på grundlag af erfaringerne fra covid-19-krisen og krisen i Ukraine og forskellige beredskabstest. Kommissionen vil også støtte denne proces ved at afholde regelmæssige krisesimuleringstest med EU-agenturerne og dele de indhøstede erfaringer.

Kommissionen opfordrer Parlamentet og Rådet til at engagere sig fuldt ud i det lovgivningsmæssige arbejde med at modernisere og gøre EU's transportsektor mere robust. Det er afgørende at færdiggøre arbejdet med de udestående forslag om TEN-T, intelligente transportsystemer, det fælles europæiske luftrum, RefuelEU Aviation, FuelEU Maritime og forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer for at opbygge langsigtet robusthed i EU's transportsektor. EU's regionale og lokale myndigheder bør også samarbejde med Kommissionen om at forbedre mobiliteten i byerne i overensstemmelse med den nye ramme for mobilitet i byer.