



Briselē, 2020. gada 21. oktobrī
(OR. en)

12060/20

TRANS 479
AVIATION 188
MAR 136

"A" PUNKTA PIEZĪME

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	Padome
Temats:	Politikas apsvērumi attiecībā uz ārkārtas rīcības plānu Eiropas kravu pārvadājumu nozarei pandēmijas vai citas smagas krīzes gadījumā – Padomes secinājumu apstiprināšana

I. IEVADS

Prezidentvalsts 2020. gada 27. augustā izplatīja piezīmi par plānošanas etalonrādītājiem pandēmijas apstākļos Eiropas kravu pārvadājumu nozarē. Pēc prezentācijas, kas 2. septembrī tika veikta Transporta jautājumu darba grupā – intermodālo pārvadājumu jautājumi un tīkli, prezidentvalsts nolēma sagatavot Padomes secinājumus par ārkārtas situāciju plānošanu kravu pārvadājumu jomā.

II. DARBS PADOMES DARBA SAGATAVOŠANAS STRUKTŪRĀS

Par secinājumu projektu notika diskusijas darba grupas sanāksmēs 10., 14. un 18. septembrī un 9. oktobrī.

Pastāvīgo pārstāvju komiteja secinājumu projektu apsprieda 2020. gada 21. oktobrī un lūdza Padomi to apstiprināt ¹.

¹ 10762/20.

NOBEIGUMS

Pēc Pastāvīgo pārstāvju komitejas lūguma Padome tiek aicināta apstiprināt pielikumā izklāstītos secinājumus.

PADOMES SECINĀJUMI

par

**politikas apsvērumiem attiecībā uz ārkārtas rīcības plānu Eiropas kravu
pārvadājumu nozarei pandēmijas vai citas smagas krīzes gadījumā**

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ŅEMOT VĒRĀ

- Komisijas 2020. gada 15. marta Vadlīnijas par robežu pārvaldības pasākumiem veselības aizsardzībai un preču un pamatpakalpojumu pieejamības nodrošināšanai ²;
- Komisijas 2020. gada 23. marta Paziņojumu par zaļo joslu ieviešanu atbilstoši Vadlīnijām par robežu pārvaldības pasākumiem veselības aizsardzībai un preču un pamatpakalpojumu pieejamības nodrošināšanai ³;
- Eiropas Komisijas 2020. gada 26. marta pamatnostādnes par kravu gaisa pārvadājumu veicināšanu Covid-19 uzliesmojuma laikā ⁴;
- Komisijas 2020. gada 8. aprīļa Vadlīnijas par veselības aizsardzību, repatriāciju un ceļošanas pasākumiem jūrniekiem, pasažieriem un citām personām uz kuģiem ⁵;
- Komisijas 2020. gada 13. maija Vadlīnijas par transporta pakalpojumu un savienotības pakāpenisku atjaunošanu ⁶;
- 2020. gada 13. maija ES norādījumus par tūrisma pakalpojumu pakāpenisku atsākšanu un viesmīlības iestāžu sanitārajiem protokoliem ⁷;
- Padomes ieteikumu par koordinētu pieeju brīvas pārvietošanās ierobežošanai sakarā ar Covid-19 pandēmiju ⁸,

² C(2020) 1753 (final).

³ C(2020) 1897 (final).

⁴ C(2020) 2010 (final).

⁵ C(2020) 3100 (final).

⁶ C(2020) 3139 (final).

⁷ C(2020) 3251 (final).

IR APŅĒMUSIES darīt, kas tās spēkos, lai aizsargātu Eiropas transporta nozari no pandēmijas un citu smagu krīzes situāciju sekām;

ATGĀDINA, ka Covid-19 pandēmijas laikā noteiktie ierobežojumi parādīja, cik svarīga ir netraucēta pārrobežu satiksme un starpsavienojumi starp ES reģioniem, jo īpaši pierobežas reģionos;

UZSVER, cik svarīgi krīzes laikos ir saglabāt teritoriālo kontinuitāti, tostarp kontinuitāti Eiropas teritorijā, kas sniedzas līdz aizjūras teritorijām;

ATGĀDINA, ka pēdējie mēneši mums ir ļoti skaidri parādījuši, cik svarīga, bet vienlaikus arī sensitīva piegādes ķēžu noturības nodrošināšanā ir transporta nozare un cik svarīgi ir izveidot uzticamus un stabilus koordinācijas mehānismus, lai izvairītos no vienpusējiem un nekoordinētiem ierobežojumiem;

IR PĀRLIECINĀTA, ka būtu jāizvairās no visiem ierobežojumiem un šķēršļiem brīvai preču apritei un transporta darbinieku pārvietošanās brīvībai, un **UZSVER**, ka pandēmijas un citu smagu krīzes situāciju laikā būtu jāuztur Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) koridoru un citu būtisku pārrobežu savienojumu operacionalitāte, nodrošinot attiecīgu un saistītu palīgpakalpojumu darbību un saglabājot atvērtas robežas kravu pārvadājumiem;

ATZĪMĒ, ka transporta nozare kopumā un jo īpaši kravu pārvadājumi ir mūsu sabiedrībai sistēmiski relevanti, jo transporta savienojumi nebeidzas pie valstu vai ES ārējām robežām. Tālab transporta darbinieku un transporta operāciju mobilitāte mums ir jāaplūko no Eiropas un starptautiskā aspekta, cita starpā arī krīzes laikos, vienlaikus Eiropas Savienībā izvairoties no robežu slēgšanas un saglabājot preču plūsmas netraucētību, tostarp caur ieviešanas vietām Eiropas Savienībā;

IR PĀRLIECINĀTA, ka Covid-19 pandēmijas laikā gūtā pieredze būtu pilnībā jāņem vērā un ka būtu jāpastiprina sadarbība un kopīgie centieni, lai nodrošinātu transporta darbinieku pārvietošanās brīvību un preču brīvu apriti pār ES iekšējām robežām, kā arī sadarbība ar trešām valstīm;

ATZINĪGI VĒRTĒ koordinētās, elastīgās, samērīgās un nediskriminējošās pieejas, ko ES, dalībvalstis un transporta nozare izmantoja pēdējo mēnešu laikā; ciešo koordināciju starp valstu kompetentajām iestādēm šajā jomā, jo īpaši transporta, iekšlietu un veselības jomā; ciešo koordināciju un informācijas apmaiņu saistībā ar integrētajiem krīzes situāciju politiskās reaģēšanas mehānismiem (*IPCR*); un regulāro un ātro jaunākās informācijas apmaiņu, izmantojot dalībvalstu transporta ministriju valsts kontaktpunktu tīklu, Komisijai līdzdarbojoties;

ATZINĪGI VĒRTĒ to, ka dalībvalstis pēdējo mēnešu laikā koordinētā veidā panāca atbilstību Komisijas un attiecīgo starptautisko organizāciju ieteikumiem un norādījumiem transporta jomā;

ATZINĪGI VĒRTĒ ātro, pārdomāto un apņēmīgo veidu, kādā tika pieņemti mērķtiecīgi ES leģislatīvie ārkārtas pasākumi ES iekšējā un starptautiskā transporta operāciju saglabāšanai Covid-19 pandēmijas laikā;

ATZINĪGI VĒRTĒ regulāro informācijas apmaiņu un koordināciju ar transporta nozares asociācijām valstu un Eiropas līmenī;

AICINA Komisiju raiti sagatavot ārkārtas rīcības plānu Eiropas kravu pārvadājumu nozarei pandēmijas vai citas smagas krīzes gadījumā, cita starpā arī pasākumus koordinācijas nodrošināšanai ES līmenī un skaidras vadlīnijas, attiecīgā gadījumā pamatojoties uz ietekmes novērtējumu un pēc apspriešanās ar transporta nozari, līdztekus Covid-19 krīzes laikā īstenoto pasākumu novērtējumam, un ņemot vērā transporta nozares vispārējo situāciju kopš pandēmijas sākuma;

MUDINA Komisiju – nolūkā skaidri definēt ārkārtas rīcības plāna darbības jomu – sniegt konsekvētu jēdziena "smaga krīze" definīciju, ņemot vērā, ka ārkārtas rīcības plāna nolūks ir piedāvāt līdzekļus, kas palīdzētu šādā smagas krīzes situācijā izvairīties no potenciāli smagām sekām uz kravu transportu un uz preču plūsmas nepārtrauktību starp dalībvalstīm un trešām valstīm;

MUDINA Komisiju vajadzības gadījumā ārkārtas rīcības plāna darbības jomu daļēji vai pilnībā paplašināt, aptverot pasažieru transportu un transportu kopumā;

IEROSINA, ka šāds ārkārtas rīcības plāns būtu cieši jāsasaista ar Padomes aicinājumu veikt Covid-19 pandēmijas izvērtējumu attiecībā uz iekšējo tirgu;

AICINA Komisiju apsvērt iespēju ārkārtas rīcības plānā ietvert vismaz šādus aspektus: uzturēt pārrobežu kravu transporta operācijas *TEN-T* koridoros un citos būtiskos pārrobežu savienojumos, kā arī saistītus palīgpakalpojumus, kas atbalsta šādu tīklu darbību, un nodrošināt transporta darbinieku pārvietošanās brīvību, vienlaikus garantējot viņu veselības un drošības aizsardzību; sagatavot vadlīnijas un paraugprakses instrumentu kopumu, lai stiprinātu transporta nozares noturību, un izveidot konsekventu regulatīvo satvaru attiecībā uz tiem atbrīvojumiem, ko piemēro pandēmijas un citu smagu krīzes situāciju gadījumā;

UZSVER, cik ir svarīgi, lai šādā ārkārtas rīcības plānā tiktu ņemtas vērā tādu dalībvalstu īpašās vajadzības, kurām nav sauszemes robežas ar citu dalībvalsti, kā arī salu, attālu un perifēru reģionu un aizjūras teritoriju vajadzības, lai nodrošinātu savienojamību un novērstu izolāciju;

AICINA Komisiju izmantot un stiprināt esošās struktūras un tīklus, cita starpā arī transporta ministriju valsts kontaktpunktu tīklu;

PASVĪTRO, cik svarīga ārkārtas rīcības plāna izstrādē ir ES apņemšanās līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti, subsidiaritātes, proporcionalitātes un labāka regulējuma principi un dažādu iesaistīto iestāžu un ieinteresēto personu zinātības un kompetences respektēšana;

AICINA Komisija rūpīgi izvērtēt turpmākos pasākumus, lai sekmētu transporta nozares digitalizāciju un informācijas apkopošanu, vienlaikus pastiprinot IT tīklu noturību un uzlabojot *Galileo* zaļo joslu lietotni (*Green Lane app*);

AICINA Komisiju savā turpmākajā darbā ņemt vērā zaļo joslu izmantošanā gūto pieredzi, lai nodrošinātu transporta un loģistikas ķēžu darbību, kā arī paredzamus un saskaņotus ceļošanas un darba nosacījumus, jo īpaši vai nu papīra, vai arī digitālā formātā akceptējot starptautisko pārvadājumu darbinieku sertifikātu, kā minēts Komisijas paziņojumā par zaļo joslu ieviešanu Savienībā, un – attiecīgā gadījumā – sekmēt multimodālu risinājumu un videi draudzīgu ilgtspējīgu transporta veidu izmantošanu;

AICINA Komisiju – saistībā ar valsts atbalsta pasākumu pagaidu regulējuma pārskatīšanu – izstrādāt pašreizējai pandēmijai un turpmākām pandēmijām, un citām smagām krīzes situācijām paredzētu specifisku pagaidu valsts atbalsta satvaru, kas dalībvalstīm ļautu raitā, samērīgā un nediskriminējošā veidā atbalstīt transporta nozari, ņemot vērā, ka šādās situācijās ir jārikojas ātri un elastīgi;

ATGĀDINA, cik svarīga ir Regula (ES) 2019/452, ar ko izveido regulējumu ārvalstu tiešo ieguldījumu Savienībā izvērtēšanai, un Komisijas Norādījumi dalībvalstīm attiecībā uz ārvalstu tiešajiem ieguldījumiem un kapitāla brīvu apriti no trešām valstīm, un Eiropas stratēģisko aktīvu aizsardzību pirms regulas piemērošanas ⁹;

UZSVER, ka, pieņemot vai apsverot iespēju paredzēt noteikumus vai koordinētus pasākumus attiecībā uz veselību un robežšķērsošanu, ir jāņem vērā transporta nozares bažas, lai izvairītos no negatīvas ietekmes uz piegādes ķēdēm un lai atvieglinātu preču brīvu apriti un transporta darbinieku pārvietošanās brīvību, kā arī apkalpes sastāva maiņas.

⁹ C(2020) 1981.