



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 29. oktoober 2020
(OR. en)

12405/20

TRANS 501
MAR 141
AVIATION 198
COVID-19 2

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	28. oktoober 2020
Saaja:	Jepppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2020) 685 final
Teema:	KOMISJONI TEATIS majanduse elushoidmiseks vajalike roheliste transpordikoridoride ajakohastamise kohta COVID-19 pandeemia taasleviku tingimustes

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2020) 685 final.

Lisatud: COM(2020) 685 final



Brüssel, 28.10.2020
COM(2020) 685 final

**KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, EUROOPA ÜLEMKOGULE
JA NÕUKOGULE**

**majanduse elushoidmiseks vajalike roheliste transpordikoridoride ajakohastamise
kohta COVID-19 pandeemia taasleviku tingimustes**

KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, EUROOPA ÜLEMKOGULE JA NÕUKOGULE

majanduse elushoidmiseks vajalike roheliste transpordikoridoride ajakohastamise kohta COVID-19 pandeemia taasleviku tingimustes

I. Sissejuhatus

1. Pärast COVID-19 pandeemia puhkemist 2020. aasta varakevadel sulgesid liikmesriigid rahvatervise kaitse eesmärgil sageli oma piirid killustatult ja koordineerimatult, kusjuures piirid suleti ka kaubaringluseks. See põhjustas alguses häireid ühtse turu toimimisel, sest kaubaveokite ooteaeg piiril oli pikk ja kaubalende ei tehtud ning nii tekkis kaupade tarnel defitsiit ja ebakindlus. Tulemuseks oli ostupaanika ja isegi hädavajalike meditsiinivahendite nappus.
2. Seepärast võttis komisjon 23. märtsil vastu rohelisi transpordikoridore käsitleva teatise,¹ milles järgiti juba vastuvõetud piirihaldusmeetmete suuniseid, et kaitsta inimeste tervist ning tagada kaupade ja esmatähtsate teenuste kättesaadavus². Roheliste transpordikoridoride keskne idee on tagada, et ühtse turu tarneahelad saaksid jätkuvalt toimida ja võimalikku kaubanappust ei teki. Teatises on sätestatud, et olenemata veetava kauba liigist ei tohiks kaubaveokite ooteaeg üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) maismaa sisepiiridel paiknevates piiripunktides kesta kokku kauem kui 15 minutit, lisaks on teatises transporditöötajaid käsitlevad sätted.
3. Piiride sulgemine ja muude meetmete või kontrolli taaskehtestamine transporditöötajate suhtes, eelkõige piiril või selle taga, võib just kriisiperioodil põhjustada märkimisväärseid sotsiaalseid ja majanduslikke häireid ning tuua kaubaveo ja logistika valdkonnas, samuti inimeste liikumisel kaasa palju probleeme. Lisaks ei anna piiride sulgemine kaubaveo selles etapis viiruse leviku takistamisel tulemusi³.
4. Peamiste roheliste transpordikoridoride maanteepiiridel peeti eesmärgiks seatud maksimaalsest ooteajast üldjuhul hästi kinni.

19. märtsil 2020 olid veoautode piiriületusajad ning järjekorrad väga pikad Saksamaa ja Poola piiril (20–50 km), Saksamaa ja Prantsusmaa piiril (üle 20 km), Tšehhi Vabariigi ja Saksamaa piiril (13 km), Tšehhi Vabariigi ja Slovakkia piiril (16 km), Slovakkia ja Ungari piiril (16 km) ning Ungari ja Rumeenia piiril (16 km). Muudes piiripunktides ulatusid ooteajad ühest tunnist kolme tunnini: nt Prantsusmaa ning Itaalia, Prantsusmaa ja Saksamaa vahel, Sloveenia ja Horvaatia vahel, Ungari ja Rumeenia vahel, Saksamaa ja Belgia vahel, Slovakkia ja Ungari vahel. Kui olukorraga ei tegeleta, võib see lõppeda

¹ C(2020) 1897 final.

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/2020-03-23-communication-green-lanes_en.pdf

² C(2020) 1753 final.

https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20200316_covid-19-guidelines-for-border-management.pdf

³ Piiride sulgemine lükkab viiruse sissetoomise riiki edasi üksnes juhul, kui piirid suletakse täielikult ja kiiresti enne esimese autohtoonse juhtumi avastamist ning see on võimalik vaid konkreetsete isoleeritud keskkondade puhul (nt saareriigid) <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions-september-2020.pdf>

kaupade siseturu kokkuvarisemise ja tarneahelate katkemisega. Pandeemiakriisi tippajal reisijatevedu peaaegu seiskus. Kaubavedu taastus tänu ELi tasandil võetud meetmetele, mida rakendati koostöös ELi liikmesriikidega.

Rohelisi transpordikoridore käsitleva teatise järgimine tähendas piiridel ootamiseks kuluva aja lühenemist ja kaubaveotegevuse olulist paranemist.

5. Nüüd, mil pandeemia on taas jõudu kogumas, on väga tähtis minimeerida uute pandeemiavastaste meetmete kahjulikku mõju majandusele ja ettevõtlusele. Nii tööstus- kui ka transpordisektor said kriisi tagajärjel valusa löögi ning teist korda seda juhtuda ei tohi. Arvestades COVID-19ga seotud kaotuste ränka mõju ja sellest põhjustatud majanduslangust, on majanduse elushoidmine nüüd väga tähtis. Liidu jaoks on kaubavedu majanduse toimimiseks kogu aeg väga vajalik, seda nii liidu kui ka rahvusvahelisel tasandil. See on võimalik üksnes juhul, kui kaubad ja teenused saavad hästi toimival ja tugeval ühtsel turul vabalt liikuda ning transporditöötajatele ja reisijatele on tagatud olulised ühendused niivõrd, kui see on kooskõlas rahvatervise kaalutlustega. Ettevõtjatel, tehastel, raviautustel ja kaubandussektoril on vaja tagatist tarneahelate toimimise ja personali liikumise osas, sealhulgas piiriületuse osas.
6. Märtsis 2020 vastuvõetud teatise eesmärk on ka täna aktuaalne. Nüüd, seitse kuud pärast esmast meetmete kehtestamist on vaja mõningaid rohelisi transpordikoridore käsitlevas teatises esitatud põhimõtteid saadud kogemuste põhjal tugevdada ja pandeemia uue leviku olukorrale vastavaks muuta. Käesolevas teatises esitatakse meetmed, mis tagavad jätkuvalt kaupade liikumise ja transporditöötajate piiriülese vaba liikumise, võttes arvesse nii tervise kui ka majandusega seotud probleeme, millega me praegu silmitsi seisame.
7. Selleks et ELi roheliste transpordikoridoride algatuste abil oleks jätkuvalt võimalik majandust igati toetada ja selle taastumisele kaasa aidata, on meil vaja kõrvaldada takistused ja säilitada toimiv ühtne turg. See tähendab sujuvat kaubavedu, oluliste transporditöötajate toetamist, mitmeliigilise transpordi paremat logistikat ning reisijatele minimaalse ühenduvuse tagamist igal ajal. Ühtse turu kriisiks valmisoleku tagamisel on koordineerimine, koostöö ja läbipaistvus osutunud hädavajalikuks ning on seda ka edaspidi.

II. Roheliste transpordikoridoride ajakohastamine: kaubaveo ja logistika sujuvuse tagamine

8. 90 % TEN-T võrgu 178 piiriületuspunkti järgib rohelisi transpordikoridore käsitlevas teatises sätestatud, kuid umbes 5 % piiriületuspunktides tuleb endiselt oodata palju kauem kui 15 minutit, seda enamasti ELi kuuluvatel, kuid Schengeni alasse mittekuuluvate riikide piiridel. Et toetada kaubavooge ja transporditööstust, tagada tarneahelate kättesaadavus ja vältida kaubanappust, on aeg tagada, et võimalikult väheste viivituste esinemiseks tehakse vajalikud liikluskorraldused, pakutakse tugiteenuseid ja tagatakse vajalike seadmete olemasolu.
9. Kuna liikmesriigid võtavad uusi meetmeid ja osalisi liikumispiiranguid kehtestatakse üha enam, on juba praegu teateid ja näiteid selle kohta, et transporditöötajate suhtes kohaldatakse karantiini, puhkealad on suletud ja juhid ei saa luba uuendada. Seega tuleks sujuva transpordi huvides jätkata rohelisi transpordikoridore käsitlevas teatises

esitatud meetmete rakendamist ning vajaduse korral neid veelgi tõhustada, et olenemata muude kehtivate sanitaarmedetmete ulatusest tagatakse vähemalt järgmine:

- kõiki kaubaveokeid ja kaubalaevu ning kõiki transporditöötajaid koheldakse ka edaspidi mittediskrimineerivalt, olenemata sõiduki või laeva päritolust, sihtkohast, registreerimisriigist või juhi (meeskonna) kodakondsusest;
- mis tahes liiki kaupu vedavad sõidukid saavad kasutada roheline transpordikoridori piiriületuspunkte;
- COVID-19ga seonduvaid täiendavaid piiriületusmenetlusi välditakse ja tehakse üksnes rangelt vajalikud menetlused. Kaubaveokite juhtidelt ei nõuta muude dokumentide kui isikut tõendavate dokumentide ja juhiloa esitamist;
- elektroonilist dokumentide esitamist või ettenäitamist peetakse piisavaks ja soodustatakse (meie andmetel on mõnes liikmesriigis seda võimalust kriisi ajal tõepoolest edasi arendatud – vt allpool);
- liikmesriikide läbimiseks on olemas transiidikoridorid, seda vähemalt TEN-T võrgus. Nii erasõidukijuhid kui ka ühissõidukijuhid, kes soovivad oma sõidukiga riigist läbi sõita, saavad seda teha olenemata sellest, mis piirkonnast nad tulevad, ega pea tegema testi seni, kuni nad püsivad transpordikoridori piirides;
- selles ulatuses ja viivituste kõrvaldamiseks vajaliku aja jooksul teevad liikmesriigid sujuva kaubaveo tagamise huvides erandeid praegu kehtivate sõidupiirangute (keeld sõita nädalalõpul või öösel, mürapiirang või muu valdkondlik piirang jne) osas;
- liikumiskeeldu ei kohaldata kaubavedude ega transporditöötajate suhtes;
- tagatud on tugiteenused, st tanklad on avatud, võimaldatakse minimaalsete sanitaaringimuste (tualettide ja duššidega varustatud puhkealad) kasutamist, pakutakse toitlustust (nt kaasavõetavad toidud, toiduautomaadid) ja majutusteenuseid ning liikmesriigid märgivad vastavad asukohad roheline transpordikoridori rakenduses (vt allpool).

10. Komisjon tunnistab, et liiklusummikud mitmes piiriületuspunktis ei ole seotud üksnes COVID-19 levikuga ning et mõnes konkreetsetes piiriületuspunktis on pikad ootejärjekorrad olnud ka enne praegust pandeemiat, seda organisatsioonilistel põhjustel ja taristust tingituna, näiteks ei ole Schengeni piiridel olnud piisavalt piirivalvureid. Täna on väga oluline, et liikmesriigid võtaksid aluseks roheliste transpordikoridoride kontseptsiooni ja optimeeriks piiriületamist arukate piirikontrollisüsteemide abil, kaaluksid uuesti mõnede piirangute vajalikkust ja võtaksid välja arukad süsteemid (näiteks teemaksude kogumine ilma sõidukit peatamata). Liikmesriikidele tuletatakse ka meelde, et Haiguste Ennetamise ja Tõrje Euroopa Keskus (ECDC) ei soovita kasutada COVID-19ga seoses desinfitseerimisvahendeid, kui see ei ole põhjendatud⁴.

11. COVID-19 on andnud olulise tõuke digilahenduste väljatöötamiseks. Nende abil saab kiirendada menetlusi ning aidata sõidukijuhtidel, ettevõtjatel ja ametiasutustel liiklust paremini prognoosida ning vajalikke ettevalmistusi teha. Need vahendid, mis põhinevad elektrooniliste veo- ja laadimisdokumentide, intelligentse

⁴ <https://www.ecdc.europa.eu/en/publications-data/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions>

transpordisüsteemi (ITS), jöeteabeteenuste (RIS) ning tolliformaalsuste kasutamisel, peaksid olema kõigile kättesaadavad, neid tuleks alati tunnustada ning nende väljatöötamisel tuleks arvestada kasutajasõbralikkust, lihtsust ja automatiseeritust. Komisjon tagab jätkuvalt vajaliku õigusraamistiku ja toetab rahaliselt paberivaba transporti.

12. Aprillis Euroopa GNSSi Agentuuri (GSA) poolt käivitatud Galileo Green Lane'i rakendus on saanud positiivset tagasisidet nii tööstuse sidusrühmadelt kui ka liikmesriikidelt. Rakendus võimaldas järgida nõuet, mille kohaselt kulub ühele piiriületusele maksimaalselt 15 minutit, sellega osutati teenuseid veokijuhtidele ja toetati piirivalveasutusi. GSA taaskäivitab rakenduse nii kiiresti kui võimalik. Liikmesriikidel palutakse edastada asjakohane teave (nt teave puhkealade ja tanklate kohta) komisjonile, et selle saaks Green Lane'i rakendusse kanda. Komisjon kaalub rakenduse lisafunktsioone, nt rakenduse laiendamist nii, et see hõlmaks ka suuremat hulka Lääne-Balkani riikide piiriületuspunkte. Sõidukijuhtidel ja piiriülestel töötajatel soovitatakse kasutada ka kontaktide jälgimise rakendusi.
13. Liiklusohutuse tagamiseks on veokeid vaja kontrollida ka maanteedel. Samas kaasnevad nende kontrollidega riskid sõidukijuhtide ja inspektorite tervisele ja ohutusele. Et vähendada kontrollimisega kaasnevaid riske, soovitatakse liikmesriikidel asendada füüsilised kontrollid võimalikult suures ulatuses kontakti- ja paberivabade kontrollidega, tunnustada elektroonilisi dokumente ja kasutada digilahendusi, mille puhul ei ole vaja sõidumeeriku andmete allalaadimiseks veokisse siseneda.
14. Loomulikult ei lõppe kaubavedu ELi piiril. Rohelisi transpordikoridore käsitlevate suunistega saab kaasa aidata kaupade⁵ ja transporditöötajate (sealhulgas meremeeste) sujuva liikumise tagamisele ELi välispiiridel. Roheliste transpordikoridori meetmete rakendamisel ja koordineerimisel on tingimata vaja tugevdada koostööd kõigi ELi naaberriikidega, sest nad on ELi peamised partnerid. EMP riikide ja Šveitsi, samuti Ühendkuningriigi (keda käsitatakse kuni üleminekuperioodi lõpuni ELi liikmesriigina) ametiasutused teevad tihedat koostööd liikmesriikide ametiasutuste ja komisjoniga. Komisjon püüab edasi liikuda ka roheliste transpordikoridoride loomisega kuues Lääne-Balkani riigis (WB6). See algatus, mis oli mõeldud kõnealuse piirkonna ja ELi vaheliste transiidivoogude sujuvuse tagamiseks, osutus väga edukaks piirkondliku koostöö näiteks. Komisjon jätkab tööd algatuse kõigi võimaluste kasutuselevõtmiseks ning leiab, et kõnealuse piirkonna transpordiühenduse alalise sekretariaadiga peetud arutelud on olnud kasulikud. Komisjon tegeleb jätkuvalt ka probleemidega, mis on tekkinud ELiga otsest maismaapiiri omavate partnerriikidega (idapartnerlusriigid ja Türgi). See hõlmab koostööd piiriületuspunktide ülemääraste ooteaegade osas ning selle eesmärk on tagada, et oluliste kaupade (nt meditsiinitarvete) import ei katkeks. Piiriületuse roheliste transpordikoridoride kasutamise paljude heade näidete hulka kuulub ka COVID-19 pandeemia reageerimise raames toimuv humanitaar- ja arenguabiks mõeldud kaupade eksport partnerriikidesse.

III. Transporditöötajad on väga olulised

15. Majanduse elavana hoidmiseks on transporditöötajaid väga vaja. Kui Euroopa 2020. aasta kevadel suleti, jätkasid transporditöötajad, riskides vahel oma tervise ja

⁵ Sealhulgas liidu kodanikukaitse mehhanismi raames rescEU reservist osalevatele riikidele (Norra, Island, Türgi, Serbia, Montenegro, Põhja-Makedoonia) antav abi.

heaoluga, ülesannete täitmist, sealhulgas vajaduse korral piiriülel, et tagada tarnete liikumine.

16. Kooskõlas nõukogu soovitus (EL) 2020/1475⁶ punkti 19 alapunktiga b peaksid kõik liikmesriikide ametiasutused käsutama ja tunnustama transporditöötajaid esmatahtsa töötaja või teenuse osutajana ning neilt ei tohiks oluliste ülesannete täitmisel karantiini jäämist nõuda. Samas tuleks neile igas olukorras tagada täielik tervisekaitse, sh isikukaitsevahendite kättesaadavus.
17. Liikmesriigid ei tohiks nõuda transporditöötajate süstemaatilist testimist piiripunktides ega piiri taga. See tekitaks tarbetuid järjekordi ja mõjutaks negatiivselt piiriületuseks kuluvat aega. Samuti ei ole see teostatav ega praktiline nende transporditöötajate puhul, kes peavad sageli mitu korda nädalas piiri ületama.
18. Transporditöötajate mõiste alla kuuluvate kutsealade loetelud ei tohiks olla lõplikud. Lisaks sõidukijuhtidele, pardapersonalile, pilootidele, laevakaptenitele ja meeskonnale, peaks need loetelud hõlmama hooldus- ja remonditööde tegijaid, terminalitöötajaid, liikluskorraldajaid, taristuettevõtjad, toidlustuse ja reisijateveoga tegelejaid jne. Kõigil neil tuleks lubada piiranguteta liikuda ja piiri ületada, sealhulgas mis tahes transpordivahendiga, mida nad vajavad, et ületada piiri oma tööülesannete täitmiseks⁷.
19. Märtsist alates on komisjon soovitanud kasutada standardset rahvusvahelise transpordi töötaja tunnustust. Seda tunnustust võib kasutada kaupu või reisijaid vedaval transpordivahendil töötav isik, eelkõige transpordivahendi juht, isik, kes liigub kohta, kus asub transpordivahend, millel ta hakkab töötama, või mis tahes muu transpordisektoris töötav isik. Liidu sisepiiride ületamise korral käsitatakse tunnustuse omanikku rahvusvahelise transpordi töötajana. Eesmärkidel, mida katab rahvusvahelise transpordi töötaja tunnustus, ei tohiks liikmesriigid selle tunnustuse esitajalt muude dokumentide (nt erinevad reisija asukoha vormid jne) esitamist nõuda. See kehtib eelkõige maismaapiiride kohta.
20. See tunnustus on avaldatud ka ELi piirivalveametnike praktilise käsiraamatu (mida liikmesriikide pädevad asutused peavad piirikontrolli teostamisel kasutama) 40. lisas⁸. Komisjon uurib, kas ÜRO Euroopa Majanduskomisjon (UNECE) võiks muuta selle tunnustuse tunnustamise maantee- ja raudteetöötajate puhul püsivaks, nagu seda juba tehakse lennu- ja meretranspordi töötajate puhul.
21. Meremehed liiguvad töö tõttu ringi kogu maailmas, kuid üleilmsed reisipiirangud takistavad praegu nende esmatahtsate töötajate seaduslikku liikuvust. Paljud meremehed on praegu oma laevadele lõksu jäänud ja töötavad järjest kauem kui rahvusvahelises õiguses sätestatud 11 kuud, samas kui nende kaldal asuvad kolleegid ei saa reisida ega piiri ületada, et neid asendada. See seab ohtu tarneahelad, põhjustades katkestusi, ja veetranspordi ohutuse.

⁶ Nõukogu 13. oktoobri 2020 soovitus (EL) 2020/1475, mis käsitleb koordineeritud lähenemisviisi vaba liikumise piiramisele COVID-19 pandeemia reageerimisel (ELT L 337, 14.10.2020, lk 3).

⁷ Siin võib tuua näiteks kevadel ilmnenuid probleeme, kus vedurijuht ületas vedurini jõudmiseks piiri taksoga, või kus veokijuht pöördus koju tagasi, jagades kaubikut teistega.

⁸ELi piirivalveametnike praktilise käsiraamatu 40. lisa.

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/certificate-for-international-transport-worker.zip>

22. Seepärast peaksid liikmesriigid jätkama meremeeste reisimise lihtsustamist, tagama nende liikuvuse ja lubama neil igal ajal piiri ületada ja riigist läbi sõita⁹. Sarnaselt transporditöötajatega on ka meremehed nõukogu soovitusel (EL) 2020/1475 punkti 19 alapunkti h alusel liigitatud olulist ülesannet täitvate või vajalikke sõite tegevate reisijate hulka, kellelt ei tohiks oma oluliste ülesannete täitmisel karantiini jäämist nõuda. Lisaks peaksid liikmesriigid tagama meremeestele viisateenuste kättesaadavuse ning lubama oma sadamates turvalist meeskonnavahetust. Laevaomanikud peaksid tagama meeskonnale piisavate isikukaitsevahendite olemasolu, millega kaitsta reisides või pardal viibides nende enda ja teiste tervist. Just pikkade vahemaadega meretranspordi korral kaitseb testimine enne pardaleminekut meremehi ja väldib haiguspuhanguid laevadel, mis on sadamast kaugel ja seega maal pakutavast õigeaegselt ravist ära lõigatud. Komisjoni talitused ja Euroopa välisteenistus jätkavad koostööd asjaomaste rahvusvaheliste organisatsioonidega, et parandada laevameeskondade liikuvust väljaspool Euroopat.
23. Samuti peab siseveelaevade kipritel ja meeskonnal olema võimalik pardale minna ja pardalt lahkuda kõigis ELi veeteede ääres asuvates siseveesadamates. Et ELi veeteedel toimuv logistikategevus ei katkeks, on väga oluline, et siseveelaevade töötajad saaksid ELi liikmesriikides reisida ja piiri ületada. Siseveelaevade meeskondade vaba liikumise takistamine võib tekitada olukorra, kus laevakäitlejad ei suuda täita direktiivi 2014/112/EL (tööaja korralduse kohta siseveetranspordi sektoris) nõudeid. Siseveelaevade käitajad peaksid tagama meeskonnale piisavate isikukaitsevahendite olemasolu, et kaitsta nende enda ja reisijate tervist.

IV. Tugevam koordineerimine ja parem teavitamine

24. COVID-19 pandeemia alguses seadis komisjon sisse transpordisektori riiklike kontaktpunktide võrgustiku ja juhtis selle tegevust. Mitteametliku võrgustiku loomise idee oli edendada liikmesriikide ametiasutuste vahelist koordineeritud tegevust ja teabevahetust, arutada probleeme, koguda piiril valitseva olukorra kohta värskaid andmeid ning vahetada omavahel parimaid tavasid. Liikmesriikidevahelise kiire teabevahetuse võimaldamise kaudu saadi kiiret tagasisidet liikmesriikides võetud selliste meetmete kohta, mis mõjutasid teisi liikmesriike, see suurendas usaldust ja vähendas ühepoolset reageerimist.
25. Seega olukorras, kus kriisidele poliitilist reageerimist käsitleva integreeritud korra (IPCR) raames tekib häda- või kriisiolukord, peaks komisjon aktiveerima riiklike kontaktpunktide võrgustiku, võimaldades liikmesriikidel seega tihedamalt suhelda ja teavet vahetada. Liikmesriigid peaksid määrama piisavalt kõrgel positsioonil oleva isiku, kes täidab ametliku riikliku kontaktpunkti ülesandeid, et tagada asjakohaste riiklike ametiasutuste tegevuse koordineeritus. Transpordisektori riiklikud kontaktpunktid peaksid tagama vajalikud vahendid probleemsete piiriületuste korral ning sekkuma, kui on vaja viivitamata tegutseda. Komisjon julgustab tungivalt kõiki liikmesriike aktiivselt ja täielikult osalema.
26. Liikmesriikide riiklikud kontaktpunktid peaksid jagama teavet transpordiga seotud siseriiklike poliitiliste otsuste kohta, eelkõige kauba- või reisijateveoga seonduvate

⁹ Komisjoni teatis „Suunised laevadel viibivate meremeeste, reisijate ja muude isikute tervise kaitse, repatrieerimise ja reisikorralduste kohta“ (C(2020)3100) (ELT C 119, 14.4.2020, lk 1–8).

piiriületuste või transporditöötajate liikumise suhtes tehtud otsuste kohta, ning tegema seda võimaluse korral piisavalt varakult enne nende meetmete kehtima hakkamist, et teised liikmesriigid saaksid anda tagasisidet ja komisjon saaks reageerida. Liikmesriigid peaksid vajaduse korral kaasama ka teisi ministereid ja osakondi, samuti võivad nad kasutada teabevahetuseks ja parimate tavade jagamiseks foorumeid.

27. Võrgustik on osutunud tõhusaks vahendiks, mis on võimaldanud kiiret teabevahetust ja transporti mõjutavate piirangumeetmete mõju laiaulatuslikku hindamist. Suvekuudel muutus selle kasutamine vähem regulaarseks, kuid nüüd on kavas kontaktpunktide võrgustik taaskäivitada, et lahendada käesolevas teatises esitatud, roheliste transpordikoridoride vastutusalasse jäävaid uusi ülesandeid, nagu on tõepoolest nõutud nõukogu järeldustes (vt allpool).
28. Et saada paremat ülevaadet, peaks kogu erareisijate liikumise ja ametlike transporditeenuste osutajate liikuvusega seotud teave olema kättesaadav ühtses ajakohases ja kergesti kasutatavas veebikeskkonnas. Seepärast edastab komisjon COVID-19 reageerimise jälgimise kaudu saadud sisu ReopenEU veebisaidile.

V. Rohelised transpordikoridorid mitmeliigilise transpordi korral

29. Esiolgses rohelisi transpordikoridore käsitlevas teatises kinnitati, et rohelises transpordikoridoris paiknevas piiripunktis ei tohiks piiri ületamine ühegi kaubaveokiga kesta kauem kui 15 minutit. Et täita seda 15 minuti nõuet, tuleb kõik vajalikud kontrollitoimingud ja sõeluuringud miinimumini viia. See kehtib kõigi kaubaveokite, rongide, laevade ja lennukite kohta. Selle eesmärk on muuta transpordisektor võimalikult tõhusaks ja minimeerida kulukaid häireid.
30. Praegusest kriisist tulenev surve muutusteks peaks viima ka muutusteni ühtse turu huvides, et kestlikkus ja digiteerimine rajaks teed majanduse taastumisele. Seepärast kutsub komisjon üles, et tagatakse roheliste transpordikoridoride mitmeliigilise transpordi ja eri transpordiliikide omavaheline toimimine ning et kõiki transpordiliike kasutatakse täielikult.
31. COVID-19 pandeemia on näidanud, et kaubavedu raudteel võib lisaks keskkonnahoidlikkusele olla usaldusväärne ja vastupanuvõimeline transpordiliik. Raudtee oli kriisi ajal äärmiselt oluline tarneahelate käigus hoidmiseks ning mitmeliigilise transpordi puhul on inimeste omavahelisi kokkupuuteid kauba peale- ja mahalaadimisel vähem kui üksnes maanteetranspordi puhul, samuti tegeleb kaubaveoga vähem juhte. Pandeemia tekitas erilise olukorra, kus raudtee läbilaskevõime muutus reisijateveo märkimisväärse vähenemise tõttu väga suureks. Kui vaadata raudtee-kaubaveokoridoride tulemuslikkust, ilmneb et piirangute algfaasis aprillis, kui reisijatevedu vähenes, suurenes märgatavalt raudtee-kaubaveoteenuste täpsus: kättesaadavate andmete põhjal vähenes hilinetud minutite osakaal kolmandiku või isegi poole võrra¹⁰.
32. Raudteekaubaveo paranenud tulemuslikkus tuleb säilitada. Taristuhaldajad ja raudtee-ettevõtjad peaksid keskenduma piiridel ettetulevate viivituste minimeerimisele ja paindlikkuse suurendamisele. Selleks võiksid raudtee-ettevõtjad kasutada võimalikult hästi ära rahvusvahelise hädaolukorra lahendamise korda, mis viidi sisse pärast

¹⁰ Vt RNE Customer Information Platform: <https://cip.rne.eu/>

Rastatti liini sulgemist¹¹. See kord näeb ette koordineerimisvõrgustiku ja võimaldab hädaolukorras operatiivtasandil teavet vahetada. Komisjon kaalub, kas esitada ettepanek õigusakti kohta, millega nõutakse, et piiripunktides jälgitakse pidevalt raudteel kaupa vedavate rongide sõiduplaanist kinnipidamist ja ajalist tulemuslikkust (sealhulgas ooteaega) (vt lisas esitatud piiripunktide kaarti).

33. Et piiril ei oleks vaja tehnilise kontrolli pärast peatuda ja piiriületus muutuks kiiremaks ning ühtne Euroopa raudteepiirkond saaks tegelikkuseks, on liikmesriikidel nüüd, kus neljas raudteepaketi tehniline samm kõikides liikmesriikides oktoobri lõpus kehtima hakkab, vaja kiirendada selliste riiklike eeskirjade kaotamist, millega nõutakse rongide kontrollimist piiril (pidurite kontroll jne) ja mis on rangemad kui ELi eeskirjad, mis tagavad täiesti piisava ohutuse. Sellised täiendavad kontrollid kestavad sageli palju kauem kui 15 minutit, mis on seatud piiriületuste puhul eesmärgiks. Raudteekaubaveo usaldusväärsust ja piiriületuste kiirust peaks toetama ka taristuettevõtjate tõhustatud koostöö¹² raudtee läbilaskevõime jaotamise ja piiriüleste raudteeteenuste operatiivjuhtimise prioriteetsete eeskirjadega seotud küsimustes.
34. Seadmata ohtu turvalisust ja arvestades juba kehtivate eeskirjadega piirilähedaste jaamade vahelistel lõikudel raudteetoimingute osas võimaldatavat paindlikkust, soovitatakse, et vedurijuhid omaksid keeletaset A2 (mitte tavapärasest taset B1).¹³ See lähenemisviis oleks eriti asjakohane nn lihtsate piiriületusmarsruutide puhul. Alternatiivina võiks piiriületust lihtsustada suurem paindlikkus selles, milliseid keeli vedurijuhid oluliste ohutusküsimuste teemal suhtlemiseks kasutavad. See oleks võimalik, kui liidu õiguses ettenähtud standarditel suhtlus oleks tagatud selliste keelte kasutamise korral, mida taristuettevõtjad praegu ei ole märkinud, kuid mida oskavad nii vedurijuhid kui ka juhtimiskeskuse töötajad. Ning veel, raudteekaubavedu saaks veelgi lihtsustada ja raudtee läbilaskevõimet saaks suurendada, kui liikmesriigid seaksid raudteeveo-ettevõtjatele sisse korra, millega lubatakse neil vedurijuhtidel, kellel on olemas kaubarongi vedurijuhtidele vajalikud erialased teadmised, töötada koos nende vedurijuhtidega, kes tavaliselt töötavad reisirongidel, kellel on nõutav keeleoskuse tase ja kes tunnevad rahvusvahelisi marsruute.
35. Laevandus on kogu pandeemia aja täies ulatuses toimunud ja laevad on vedanud Euroopasse toitu, meditsiiniseadmeid, energiatooteid ja muid kaupu. ELi ja muu maailma vahelises kaubavahetuses veetakse laevadega 75 % kaupadest, siseturu kaubavahetusest jääb selle sektori kanda 30 %. Laevaliikluse katkematu toimimine on seega ELi majanduse ning selle esmatähtsate ja muude kaupadega varustatuse seisukohast ääretult tähtis.

¹¹ Saksamaal Rastatti lähedal, kus raudteeliikluse koormus on väga suur, toimus 12. augustil 2017 raudteeõnnetus, mille tagajärjel oli osa Reini-Alpide raudtee-kaubaveokoridorist liiklusele suletud peaaegu kaks kuud. Kuna alternatiivsed marsruudid olid piiratud läbilaskevõimega ja vähese koostalitlusvõimega, tõi õnnetus kaasa märkimisväärse rahalise kahju ning kahjustas raudtee-kaubavedu. Kaasates peamised sidusrühmad, hakkas komisjon otsima Euroopa tasandi lahendust ja kehtestas meetmed, millega tulevikus selliste õnnetuste mõju paremini leevendada. Selle tulemusena valminud rahvusvahelise hädaolukorra lahendamise korras kirjeldatakse standardeid, mida järgides saab rahvusvahelise häire korral raudteeliiklust võimalikult suure osas jätkata ja häire seisundi, võetud meetmete, alternatiivide ning liiklusvoogudele avalduva mõju kohta paremini teavet jagada.

https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/sites/primeinfrastructure/files/annex_to_point_9a_contingency_handbook_0.pdf

¹² Vt direktiivi 2012/34/EL artikkel 37.

¹³ Vt direktiivi 2007/59/EÜ VI lisa punkti 8 alapunkti 3.

36. Et tagada laevanduse sujuv toimimine ja katkematud kaubavood, tuleb igal võimalusel vältida laevade teekonna muutmist ja hiline misi sadamasse saabumisel. Liikmesriigid peaksid lubama meeskonnavahtetust oma sadamates ja seda, et meremehed viibivad hotellides või ajutistes majutuskohtades seni, kuni nad on sunnitud ootama oma reisiühendusi või laevale lubamist. Sellega välditakse sadama töö häireid, mis tekivad seoses meeskonna väljumist ootavate laevade või muude pandeemiast tingitud piirangutega.
37. Liikmesriigid peaksid oma riiklike eeskirjade (so eeskirjad, mille alusel ametiasutused kontrollivad siseveetranspordilaevade nõuetele vastavust, sh direktiivi 2016/1629/EL ülevõtmiseks vastuvõetud riiklikud õigusnormid) kohaldamise käigus arvestama vajadust vältida transporditoimingute mis tahes ebavajalikke viivitusi.
38. Mis puudutab siseveetranspordilaevade meeskonnaliikmete tunnistusi, mis ei kuulu direktiivi 96/50/EÜ kohaldamisalasse, siis peaksid liikmesriigid oma riiklike õigusnormide kohaldamise käigus tagama siseveetranspordilaevade meeskondadele võimaluse jätkata tegevust oma pädevuse piires kuni pandeemiaga seotud erandlike piirangute perioodi lõpuni. Sama lähenemisviisi tuleks kohaldada töölepingute pikendamise puhul, kui meeskonna väljavahetamine ei ole uue meeskonna puudumise tõttu võimalik. Mõnel meeskonnaliikmel võib olla raskusi tavapärasel arstlikul läbivaatusel käimisega, seepärast soovitatakse pragmaatilisi lahendusi, millega lubatakse neil erandkorras töökohustustega alustada või oma teenistust jätkata, kui selline võimalus on ette nähtud siseriikliku õigusega.
39. Taristuettevõtjad peaksid tagama kõigi siseveeteede piiridel paiknevate taristute paindliku toimimise (24/7), et võimaldada laevade käitamist ja vältida tarbetut ooteaega.
40. Sadamates ja terminalides, mis on üleilmse kaubavahetuse ja mitmeliigilise transpordi puhul oluliseks lüliks, on teenuseid osutatud kogu pandeemia vältel, kusjuures nende töökorda on kohandatud nii, et kontrolli- ja ümberlaadimistoimingute (nt automaatkontroll sisepääsuvärvavas, reguleeritud juurdepääs luugi kaudu pakutavatele teenustele, veodokumentide digitaalne edastamine) käigus on inimkontakte vähem ja kui kontakte ei saa vältida, siis kasutatakse isikukaitsevahendeid. Paljude terminalitöötajate COVID-19 viirusesse nakatumise või karantiini jäämise tagajärjel tekib oht, et logistikaahel katkeb, ning see võib põhjustada viivitusi kaupade turustamisel ja takistada tarneahela järgmiste etappide toiminguid. Et võimaldada kaubavedude sujuvat üleminekut ühelt transpordiliigilt teisele, peaks terminali- ja sadamaoperaatorid kasutama kõiki vajalikke vahendeid, et kaitsta oma töötajaid ja tagada terminalitoimingute järjepidevus. Igal võimalikul juhul peaks toetama toimingute automatiseerimist ja paberdokumentide asendamist digiandmevahetusega.
41. Kevadel ja suvel, kui tarneahelad olid häiritud, tekkisid mõnel sadamal ja siseveeterminalil probleemid seoses tühjade konteinerite kuhjumisega, mis tõi kaasa hoiuplatside ülekoormuse ja häiris igapäevatoiminguid. Laevandusettevõtjad peaksid püüdma säilitada oma teenuste pideva ja stabiilse voo, sadamavaldajad peaksid olukorda jälgima ja vajaduse korral aitama terminaliettevõtjatel häiretega seotud probleeme lahendada. Et lihtsustada kaubavoogude liikumist sadamates, peaksid liikmesriigid võimaluse korral ja vastavalt vajadusele ning niivõrd kui liidu õiguse asjakohased sätted võimaldavad, kohaldama tolliprotseduuride ja muude formaalsuste puhul paindlikkust näiteks tähtaegade pikendamise osas.

42. Tarneahela järjepidevuse huvides on liikmesriigid juba rakendanud meetmeid lastilendude hõlbustamiseks, nad tühistasid varakult kõik lastilendude keeldu käsitlevad piirangud, samuti põhjendamatud piirangud lastilende teenindavatele lennukimeeskondadele. Et vältida mis tahes kaubaveo häireid, peaksid liikmesriigid ka viiruse praeguse puhangu ja võimalike uute lainete ajal jätkuvalt tagama sujuvad lastilennud, sealhulgas tuleks hoida lennujaamad avatuna lastilendude jaoks ning tagada piisav lennulasti käitlemise suutlikkus, kui lennujaamad on majanduslikel põhjustel suletud.

VI. Kriisilukorra lahendamise plaan ja paremad võimalused eranditega tegelemiseks

43. Tänu väga heale koostööle Euroopa Parlamendi ja nõukoguga võeti erakorralised õigusaktid ja sektoripõhised regulatiivsed erandid käesoleva aasta alguses vastu rekordilise kiirusega. Koos komisjoni välja antud sektoripõhiste suunistega olid need transpordiettevõtjatele suureks toeks ja aitasid toime tulla kaubavoogude ja tarneahelate häiretega. Viivitusteta tegutsemine seal, kus vaja ja millal vaja, on äärmiselt oluline tegur. ELi õigust saab aga kriisilukordadega paremini kohandada.

44. Sõidukijuhtide sõidu- ja puhkeajaga seoses erakorralistel asjaoludel tehtud erandid võivad küll olla vajalikud, ent need peavad olema rangelt lühiajalised (nt selleks et kõrvaldada ajutine sõidukijuhtide nappus) ning mingil juhul ei tohi need erandid ohustada sõidukijuhtide ohutust, neile pakutavaid inimväärseid töötingimusi ega ka täitevasutuste tegevuse läbipaistvust. Olukordades, mis mõjutavad kõiki liikmesriike või enamikku neist ühtmoodi, oleks eelistatav, et kõigis asjaomastes liikmesriikides kohaldataks erandite suhtes sarnaseid üldpõhimõtteid (algus- ja lõpuaeg, kestus). Osana nõukogu poolt hiljuti nõutud ja lähiajal vastuvõetavast kriisilukorra lahendamise plaanist (vt allpool) kaalub komisjon seadusandlike muudatuste tegemist, et maanteetranspordi sõidu- ja puhkeajaga käsitlevad erandid oleksid paremini ühtlustatud. Et katta COVID-19 pandeemia taaslevikuga seotud kiireloomulisi vajadusi, esitab komisjon liikmesriikidele suunised selle kohta, kuidas tagada riiklikul tasandil vastu võetavate võimalike erandite koordineerimine miinimumtasandil. Näiteks oleks mõistlik lubada sarnaseid ajutisi erandeid, mida kevadel veokijuhtidele puhkeaja ja -tingimustega seoses lubati (nt ajaliselt piiratud võimalus magada veokikabiinis).

45. Koondmäärusega¹⁴ nähti maismaatranspordi ja meresõidu turvalisuse valdkonnas ette ajaliselt piiratud erandid kehtivatest ELi eeskirjadest. Selles sätestati ajutised meetmed, mida kohaldatakse teatavate tunnistuste, litsentside ja lubade pikendamise ning teatavate korraliste kontrollide ja koolituste edasilükkamise suhtes. Kõiki kõnealuselises määruses sisalduvaid paindlikkussätteid on kasutatud vähemalt mõnes liikmesriigis, see näitab, et neid oli tõesti vaja ja et neist oli kasu. COVID-19 taaslevikuga seoses on komisjon valmis tegema ettepaneku asjakohase korra ajakohastamiseks viisil, mis võimaldab vajalikke erandeid kohaldada kõigil liikmesriikidel, sealhulgas nendel, kes on otsustanud kõnealuse koondmääruse rakendamata jätmise kasuks.

¹⁴Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 2020. aasta määrus (EL) 2020/698, milles sätestatakse seoses COVID-19 puhanguga ajutised erimeetmed teatavate tunnistuste, litsentside ja lubade uuendamise või pikendamise ning korraliste kontrollide ja jätkuõppe edasilükkamise kohta teatavates transpordialaste õigusaktide valdkondades (ELT L 165, 27.5.2020, lk 10–24).

46. Samas on kõik sedalaadi seadusandlikud meetmed ajutised, st et nad on loodud teatud konkreetseks ajavahemikuks ja kehtivad piiratud aja jooksul. Keskpikas perspektiivis tuleks kõik transpordialased õigusaktid läbi vaadata, et kontrollida nende sobivust kriisiolukorras. Vajaduse korral tuleks lisada erisätteid, mis võimaldavad toime tulla eriolukorraga.
47. Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) 2006. aasta meretöönormide konventsioonis on sätestatud, et maksimaalne teenistusaeg laeva pardal enne, kui meremehel on õigus repatrieeruda, peaks olema 11 kuud. Selle ajavahemiku pikendamine võib avaldada negatiivset mõju meremeeste tervisele, tekitada neis väsimust ja seada seega ohtu mereohutuse.
48. Meretöönormide konventsiooni rakendamise tagamise eest vastutavad sadamariigid. Sadamariigi kontrolli käsitlevas vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumis¹⁵ soovitatakse liitunud sadamariikide ametiasutustel keskenduda kõigi kontrollide ajal meretöönormide konventsiooniga seotud teemadele ja meremeeste kehtivuse kaotanud töölepingutega seotud küsimustele. Memorandumi ringkirjas on öeldud, et „asjaolud, mis muudavad repatrieerumise keerulisemaks või koormavamaks ei kujuta endast vääramatu jõu juhtumit“. Komisjon julgustab liikmesriike järgima seda lähenemisviisi.
49. Sadamariigi kontrollid on transpordi ohutuse seisukohast väga olulised ja neid tuleks teha tavapärasel hulgal. Liikmesriigid või asjaomased pädevad asutused peaksid tagama, et kontrollijatel on piisavalt isikukaitsevahendeid, millega end kontrollimise ajal kaitsta. Ka muudes olukordades, kus pardale tulevad külastajad, peaksid meremehed kontrollimise ajal kandma isikukaitsevahendeid, mida laevaomanik on piisavas koguses varunud.
50. Meremeeste tunnistused, eelkõige arstitõendid ja nendega seotud läbivaatused on meremeeste heaolu ja tervise kindlustamiseks väga olulised, sama kehtib koolituste piisavuse osas. Tunnistuste korrapärase uuendamine ja/või nende kehtivuse pikendamine kooskõlas liidus või rahvusvaheliselt kehtiva õiguse nõuetega tagab meresõiduohutuse ja vähendab õnnetuste tõenäosust.
51. Lennunduse valdkonnas nähti kahe määrusega¹⁶ ette ajutised erandid mõnest kehtivast ELi eeskirjast, sest lennuliiklus vähenes COVID-19 pandeemia tagajärjel enneolematult. Esiteks tekitas pandeemia raskusi lennuteenuste määruse¹⁷ ja maapealse käitluse direktiivi¹⁸ teatavate sätete järgimisel. Komisjon võttis vastu ajutised eeskirjad, millega vabastati asjaomased sidusrühmad, liikmesriigid ja komisjon teatavate halduseeskirjade täitmisest ning tagati kriisist mõjutatud sektori sidusrühmadele parem finantsperspektiiv. Kriisi pikenemise kontekstis on komisjon

¹⁵ PSCircular 97 Rev.4, vastu võetud ja avaldatud 15. septembril 2020.

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. märtsi 2020. aasta määrus (EL) 2020/459, millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (ELT L 99, 31.3.2020, lk 1–4) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. mai 2020. aasta määrus (EL) 2020/696, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta seoses COVID-19 pandeemiaga (ELT L 165, 27.5.2020, lk 1–6).

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (uuestisõnastamine) (ELT L 293, 31.10.2008, lk 3–20).

¹⁸ Nõukogu 15. oktoobri 1996. aasta direktiiv 96/67/EÜ juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades (EÜT L 272, 25.10.1996, lk 36–45).

vajaduse korral valmis kasutama oma delegeeritud volitusi, et pikendada lennuteenuste määruse osas tehtud asjakohaseid erandeid. Teiseks peatati lennujaama teenindusaegade puhul 2020. aasta suvel põhimõte „kasuta või kaota“ ning seejärel kasutas komisjon oma delegeeritud volitusi, et pikendada sellest põhimõttest loobumist ka 2020/2021. aasta talviseks sõiduplaaniperioodiks. Lisaks sellele teeb komisjon varsti ettepaneku muuta teenindusaegadest loobumist käsitlevaid eeskirju selle tagamiseks, et lennujaamade läbilaskevõimet kasutatakse tõhusalt ning teenindusajad ning tegelik ja prognoositav lennuliiklus oleksid paremini kooskõlastatud. Muudatusettepanekuga soovitakse vältida ka erandi kuritarvitamist, kehtestades selles suhtes teatavad tingimused.

52. Hiljuti vastuvõetud nõukogu järeldustes¹⁹ tunnistati vajadust läheneda transporditöötajate liikuvusele ja transporditoimingutele Euroopa ja rahvusvahelisest vaatepunktist. Järeldustes rõhutati, et *kriisi ajal tuleks vältida Euroopa Liidu sisepiiride sulgemist ja et kaubavood, sealhulgas need, mis läbivad Euroopa Liitu sisenemise kohti, peaksid jääma sujuvaks. Nõukogu kutsus komisjoni üles koostama Euroopa kaubaveosektori pandeemia- ja muude ulatuslike kriisiolukordade lahendamise plaani, sealhulgas looma ühtset õigusraamistikku seoses pandeemiatega ja muude ulatuslike kriisiolukordade korral kohaldatavate eranditega ning kehtestama meetmed ELi tasandi koordineerimise tagamiseks ja selged suunised, hinnates COVID-19 kriisi lahendamiseks võetud meetmeid.*
53. Käesolevas teatises esitatakse hädaolukorra lahendamise plaani kiireloomuliste elementide kokkuvõte. Komisjon on võtnud endale kohustuse hinnata pandeemiaga seonduva hädaolukorra lahendamise plaani ettevalmistamise käigus põhjalikult olukorda ja viia läbi ulatuslikud konsultatsioonid, et plaan sisaldaks paindlikke, kiiresti rakendatavaid, tõhusaid ja tulemuslikke meetmeid. Kõnealune plaan peaks hõlmama kauba- ja reisijatevedu. Komisjoni eesmärk on esitada kõnealune kava koos käesolevas teatises loetletud seadusandlike ettepanekutega 2021. aastal ja ta loodab sujuvale koostööle Euroopa Parlamendi ja nõukoguga.

Tegevuskava pandeemiaga seonduva hädaolukorra lahendamiseks transpordisektoris

- Koondmääruses sätestatud korra läbivaatamine;
- ELi õigusaktide süstemaatiline läbivaatamine, et lisada vajaduse korral kriisi käsitlevad sätted;
- suunised liikmesriikidele, et tagada maanteetranspordi sõidu- ja puhkeaegu käsitlevatest eeskirjadest tehtud erandite koordineerimine miinimumtasandil;
- soovituslikud kriteeriumid reisijateveo valdkonnas vajalike esmatähtsate miinimumteenuste kohta;
- raudteel kaupa vedavate rongide sõiduplaanist kinnipidamise ja ajalise tulemuslikkuse (sealhulgas peatumisele kuluva aja) pidev jälgimine piirijaamades;
- ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamist käsitlevate ELi eeskirjade läbivaatamine;

¹⁹ Nõukogu järeldused, mis käsitlevad Euroopa kaubaveosektori pandeemia- ja muu ulatusliku kriisiolukorra lahendamise plaaniga seotud poliitilisi kaalutlusi.

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12060-2020-INIT/et/pdf>

- delegeeritud õigusakti vastuvõtmine, et pikendada erakorralisi meetmeid seoses lennuteenuste osutamisega COVID-19 pandeemia tingimustes ja juhul, kui see on põhjendatud kohaldatavate kriteeriumidega.

VII. Esmatähtsate ühenduste tagamine reisijatele

54. Ehkki roheliste transpordikoridoride algne fookus oli suunatud kaubavedude säilimisele ja esmatähtsate teenuste kättesaadavuse tagamisele, on samavõrd oluline esmatähtsate ühenduste tagamine reisijatele, seda nii liikmesriikides kui ka nende vahel ja neist väljaspool. Kõik, kes peavad reisima töö tõttu või perekondlikel²⁰ põhjustel, peaksid põhimõtteliselt saama seda teha. See kehtib nende kohta, kes ei saa kodus töötada, kes lähevad kooli, samuti meditsiini- ja hooldustöötajate, piiriüleste teenuseosutajate, hooajatöötajate jne kohta.
55. Liikmesriigid ja kohalikud ametiasutused ei tohiks põhimõtteliselt keelata veoteenuste osutamist²¹. Samuti tuleks vältida piiranguid isiklikele transpordivahenditele (nt autod, mootorrattad või jalgrattad), sest viiruse leviku oht on nendega seoses väga väike. Linnades ja muudes piirkondades tuleks tagada piisav võimalus kasutada ühistransporti ning kui on kehtestatud piisavad tervishoiu- ja sanitaarmedid, ei ole piirangud põhjendatud. Ning lõpetuseks, kui on tagatud asjakohased meetmed haiguse leviku tõkestamiseks, ei ole praegu jätkuva COVID-19 pandeemiaga toimetulekuks vaja ka lennupiiranguid.
56. Kõikjal liidus tuleb jätkuvalt tagada minimaalne oluliste teenuste osutamine lennukite, busside, autode, rongide ja parvlaevadega, vajaduse korral tuleb neid teenused kooskõlas liidu õigusega toetada avaliku sektori rahalistest vahenditest. Praeguses olukorras on neil teenustel väga tähtis roll, sest nad võimaldavad hädavajalikku liikuvust, samuti võimaldab see elutähtsate kutsealade töötajatel oma ülesandeid täita. Transporditeenuseid saab ja neid tuleks osutada ohutult, nagu on sätestatud komisjoni suunistes, mis esitati teatises „COVID-19: transporditeenuste ja ühenduvuse järkjärgulise taastamise kohta“²². Transiidikoridorid peaksid jääma maismaatranspordile avatuks. Nüüd on kehtestatud ohutuseeskirjad COVID-19ga seotud olukorraga toimetulekuks lennuliikluse, mere- ja siseveetranspordi ning rongiliikluse jaoks. Tõenäoliselt hakkavad olulist rolli mängima ka reisija asukoha digivormid ja jälgimisrakendused.

²⁰ Perekondlikud põhjused kehtivad ka nõuetekohaselt tõendatud suhetes olevate isikute puhul.

²¹ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/council-proposal-coordinated-approach-restriction-movement_en.pdf

²² 2020/C 169/02.