



**Euroopan unionin
neuvosto**

**Bryssel, 29. lokakuuta 2020
(OR. en)**

12405/20

**TRANS 501
MAR 141
AVIATION 198
COVID-19 2**

SAATE

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	28. lokakuuta 2020
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2020) 685 final
Asia:	KOMISSION TIEDONANTO liikenteen vihreiden kaistojen päivittämisestä talouden pitämiseksi käynnissä covid-19-pandemian kiihtyessä uudelleen

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2020) 685 final.

Liite: COM(2020) 685 final



Bryssel 28.10.2020
COM(2020) 685 final

**KOMISSION TIEDONANTO KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN
PARLAMENTILLE, EUROOPPA-NEUVOSTOLLE JA NEUVOSTOLLE**

**liikenteen vihreiden kaistojen päivittämisestä talouden pitämiseksi käynnissä covid-19-
pandemian kiihtyessä uudelleen**

KOMISSION TIEDONANTO KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, EUROOPPA-NEUVOSTOLLE JA NEUVOSTOLLE

liikenteen vihreiden kaistojen päivittämisestä talouden pitämiseksi käynnissä covid-19-pandemian kiihtyessä uudelleen

I. Johdanto

1. Kun covid-19-pandemia puhkesi alkukevästä 2020, jäsenvaltiot pyrkiessään suojelemaan kansanterveyttä sulkivat usein rajansa hajanaisella ja koordinoimattomalla tavalla. Tämä koski myös tavaraliikennettä. Toimenpiteet aiheuttivat aluksi häiriöitä sisämarkkinoilla, kun tavarankuljetusajoneuvot joutuivat jonottamaan rajoilla pitkiä aikoja ja rahtilennot pysähtyivät. Seurauksena oli ongelmia tavaroiden saatavuudessa ja epävarmuutta niiden toimituksissa. Tilanne johti paniikkiostoihin ja jopa välttämättömien lääkinnällisten tuotteiden niukkuuteen.
2. Tilanteen vuoksi komissio antoi 23. maaliskuuta nk. vihreitä rajanylityskaistoja käsittelevän tiedonannon,¹ joka oli jatkoa rajaturvallisuustoimenpiteitä varten terveyden suojelemiseksi ja tavaroiden ja välttämättömien palvelujen saatavuuden turvaamiseksi annetuille suuntaviivoille.² Vihreiden rajanylityskaistojen keskeisenä ajatuksena on taata toimitusketjujen toiminnan jatkuminen sisämarkkinoilla ja välttää mahdolliset tuotteiden saatavuusongelmat. Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon (TEN-T) kuuluvan sisärajan ylittäminen saisi tiedonannon mukaan viedä kuljetusajoneuvoilta kokonaisuudessaan enintään 15 minuuttia riippumatta niiden kuljettamista tavaroista. Tiedonannossa esitetään myös kuljetusalan työntekijöitä koskevia toimenpiteitä.
3. Rajojen sulkeminen ja muiden kuljetustyöntekijöitä koskevien toimenpiteiden tai tarkastusten palauttaminen etenkin rajalla tai sen takana voi aiheuttaa merkittäviä sosiaalisia ja taloudellisia häiriöitä sekä huomattavia haasteita tavaraliikenteelle ja logistiikalle ja ihmisten liikkuvuudelle erityisesti kriisiaikana. Sitä paitsi rajojen sulkeminen tavarakuljetuksilta tässä vaiheessa ei ole tehokas keino torjua viruksen leviämistä.³
4. Vihreistä kaistoista annetun tiedonannon keskeisenä tavoitteena oleva enimmäisodotusaika on toteutunut useimmilla maantierajoilla.

Kuorma-autojen rajanylitysaajat ja jonot olivat 19. maaliskuuta 2020 erittäin pitkiä Saksan ja Puolan (20–50 km), Saksan ja Ranskan (yli 20 km), Tšekin ja Saksan (13 km) ja

¹ C(2020) 1897 final

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/2020-03-23-communication-green-lanes_fi.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 Rajojen sulkeminen viivästyttää viruksen kulkeutumista maahan vain silloin kun sulku on lähes täydellinen ja toteutetaan nopeasti jo alkuvaiheessa ennen ensimmäisen kotoperäisen tapauksen havaitsemista. Tämä onnistuu vain erityisissä ja eristyneissä oloissa (esim. saarivaltioissa).
<https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions-september-2020.pdf>

Slovakian (16 km), Slovakian ja Unkarin (16 km) ja Unkarin ja Romanian välisillä rajoilla (16 km). Ylitystä joutui odottamaan tunnista kolmeen tuntiin esimerkiksi Ranskan ja Italian, Ranskan ja Saksan, Slovenian ja Kroatian, Unkarin ja Romanian, Saksan ja Belgian ja Slovakian ja Unkarin välillä. Jos tilanteeseen ei olisi puututtu, tavaroiden sisämarkkinat olisivat voineet romahtaa ja toimitusketjut katketa. Henkilöliikenne käytännössä pysähtyi pandemian aiheuttaman kriisin ollessa pahimmillaan. EU:n tasolla päätettyjen ja täydessä yhteistyössä EU:n jäsenvaltioiden kanssa toteutettujen toimien ansiosta tavaraliikenne jatkui.

Vihreistä kaistoista annetussa tiedonannossa esitettyjen suositusten noudattaminen lyhensi selvästi odotusaikaa rajoilla ja siten myös sujuvoitti tavaraliikennettä.

5. Nyt kun pandemia on jälleen kiihtynyt, on olennaista minimoida uusien pandemiantorjuntatoimien aiheuttamat häiriöt talouteen ja liiketoimintaan. Kriisi on koetellut ankarasti sekä teollisuutta että kuljetusalaa, eivätkä ne kestä enää uutta iskuja. Kun otetaan huomioon covid-kriisiin liittyvien tappioiden ja talouden laskusuhdanteen vakavat vaikutukset, nyt on tärkeää pitää talous käynnissä. Tavaraliikenne on unionille rakenteellisesti merkittävä ala, joka pitää talouden liikkeessä sekä sisäisesti että kansainvälisesti. Tämä onnistuu vain siinä tapauksessa, että tavarat ja palvelut voivat liikkua toimivilla ja vahvoilla sisämarkkinoilla vapaasti ja että kuljetustyöntekijöille ja matkustajille taataan olennaiset yhteydet siinä määrin kuin se on kansanterveysnäkökohtien kannalta mahdollista. Yritykset, tehtaat, terveydenhuoltopalvelut ja kauppa tarvitsevat takeet siitä, että toimitusketjut toimivat ja henkilöstö voi liikkua – myös rajojen yli.
6. Maaliskuussa 2020 annetun tiedonannon tavoitteet ovat edelleen täysin päteviä. Nyt kun vihreistä kaistoista annetun tiedonannon esittämisestä on kulunut seitsemän kuukautta, on joitakin sen periaatteita kuitenkin vahvistettava saatujen kokemusten perusteella ja muokattava siten, että ne pätevät myös pandemian lähdettyä uuteen kasvuun. Tässä tiedonannossa esitetään toimenpiteitä, joilla turvataan jatkossakin tavaravirrat ja kuljetusalan työntekijöiden vapaa liikkuvuus rajojen ylitse terveydellisten ja taloudellisten pakottavien vaatimusten edessä.
7. Jotta EU:n vihreät rajanylityskaistat tukisivat edelleen tehokkaasti taloutta ja edistäisivät elpymistä, on puututtava jäljellä oleviin esteisiin ja pidettävä sisämarkkinat toimintakunnossa. Toisin sanoen on taattava tavarakuljetusten sujuvuus, tuettava olennaisia tehtäviä suorittavia kuljetustyöntekijöitä, parannettava multimodaalista logistiikkaa ja huolehdittava siitä, että matkustajaliikenteessä on kaikkina aikoina käytettävissä ainakin vähimmäistason yhteydet. Koordinointi, yhteistyö ja avoimuus ovat osoittautuneet välttämättömiksi, ja niitä tarvitaan jatkossakin, jotta sisämarkkinat kestävät myös tulevat kriisit.

II. Vihreiden kaistojen päivitys: pidetään tavaraliikenne ja logistiikka sujuvana

8. TEN-T-verkon 178 rajanylityspaikasta 90 prosenttia on vihreistä kaistoista annetun tiedonannon periaatteiden mukaisia, mutta noin viidessä prosentista rajanylityspaikoista odotusajat ovat edelleen selvästi yli 15 minuuttia. Tämä koskee pääasiassa EU:n sisäisiä Schengen-alueen ulkopuolisia rajoja. Jotta voidaan tukea tavaraliikennettä ja kuljetusalaa, varmistaa toimitusketjujen toimivuus ja estää uudet tuotteiden saatavuuteen liittyvät ongelmat, on nyt huolehdittava siitä, että viiveiden

minimoimiseksi otetaan käyttöön tarvittavat liikenteenhallintatoimet, tukipalvelut ja laitteet.

9. Nyt kun jäsenvaltiot toteuttavat uusia toimenpiteitä ja osittaisia sulkuja asetetaan yhä enemmän, on jo tullut tietoon, että kuljetustyöntekijöihin sovelletaan karanteenimääräyksiä, lepoalueita suljetaan eivätkä kuljettajat pysty uusimaan ajokorttejaan. Vihreistä kaistoista annetun tiedonannon soveltamista olisi sen vuoksi jatkettava kuljetusten pitämiseksi käynnissä. Tiedonannossa esitetyt toimenpiteet olisi tarvittaessa parannettava, jotta muista terveystoimenpiteistä riippumatta taataan vähintään seuraavat:
- Kaikkia kuljetusajoneuvoja ja -aluksia ja kuljetustyöntekijöitä olisi edelleen kohdeltava syrjimättömästi, olipa lähtö- tai määräpaikka, ajoneuvon tai aluksen rekisteröintimaa tai kuljettajan tai miehistön kansallisuus mikä tahansa.
 - Minkä tahansa tyyppisiä tavaroita ammattitoimintana kuljettavien ajoneuvojen olisi voitava käyttää vihreitä rajanylityskaistoja.
 - Covid-19-pandemiaan liittyviä rajamuodollisuuksia ei pitäisi lisätä, ja ne olisi kevennettävä aivan välttämättömälle vähimmäistasolle. Kuljetusajoneuvojen kuljettajia ei pitäisi vaatia esittämään muita asiakirjoja kuin henkilötodistus ja ajokortti.
 - Asiakirjojen toimittamista tai esittämistä sähköisesti olisi pidettävä riittävänä ja suositeltavana (jotkin jäsenvaltiot ovatkin kriisin vuoksi kehittäneet sähköisiä menettelyjä – ks. jäljempänä).
 - Jäsenvaltioiden läpi kulkevat liikennekäytävät olisi pidettävä auki ainakin TEN-T-verkon varrella. Olipa kyse yksityisautoilijasta tai joukkoliikenteestä, ajoneuvojen kauttakulku maan läpi olisi sallittava ilman testausta riippumatta siitä, minkäväriseältä alueelta ajoneuvot ovat tulossa, kunhan ne pysyttelevät asianomaisilla liikennekäytävillä.
 - Siinä määrin ja niin kauan kuin se on toimitusruuhkien purkamiseksi tarpeen jäsenvaltioiden olisi myönnettävä poikkeuksia voimassa olevista ajorajoituksista (viikonloppu- tai yöajoa tai tiettyjä sektoreita koskevista taikka meluperusteisista ajokielloista jne.), jotta tavaraliikenne pysyisi sujuvana.
 - Yöliikenne- tai ulkonaliikkumiskieltoja ei pitäisi soveltaa tavaraliikenteeseen eikä kuljetustyöntekijöihin.
 - Olisi huolehdittava siitä, että saatavilla on oheispalveluja, kuten tankkauspisteitä, vähimmäistason saniteettipalveluita (esim. lepoalueet, joilla on wc- ja suihkutilat), ravitsemuspalveluita (esim. noutoateriat, elintarvikeautomaatit) ja majoituspalveluita. Jäsenvaltioiden olisi syötettävä niiden sijaintitiedot Green Lane -sovellukseen (ks. jäljempänä).
10. Komissio on tietoinen siitä, että ruuhkat eivät erällä rajoilla johdu pelkästään covid-19:stä ja että jonotusajat ovat näillä rajanylityspaikoilla olleet pitkiä jo ennen pandemiaakin. Taustalla on organisatorisia ja infrastruktuuriin liittyviä syitä, kuten rajavartijoiden liian pieni määrä Schengen-rajoilla. Nyt on tärkeää, että jäsenvaltiot vihreiden kaistojen järjestelyn perusteella optimoivat rajanylitykset älykkäiden rajavalvontajärjestelmien avulla, harkitsevat uudelleen joidenkin rajoitustoimien tarpeellisuutta ja kehittävät älykkäitä järjestelmiä, joilla esimerkiksi pystytään

perimään tienkäyttömaksuja pysäyttämättä ajoneuvoa. Jäsenvaltioiden on hyvä muistaa myös se, että Euroopan tautien ehkäisy- ja -valvontakeskus ECDC kehottaa välttämään desinfiointiaineiden perusteetonta käyttöä covid-19:n yhteydessä.⁴

11. Covid-19 on antanut hyvän syyn kehittää digitaalisia ratkaisuja. Niillä voidaan nopeuttaa menettelyjä ja auttaa kuljettajia, yrityksiä ja viranomaisia ennakoimaan paremmin liikennevirtoja ja olemaan valmiina. Tällaisia välineitä, jotka perustuvat sähköisiin rahti- ja lastausasiakirjoihin, ITS- ja RIS-järjestelmiin ja tullimuodollisuuksiin, olisi oltava laajasti käytettävissä, ne pitäisi hyväksyä kaikissa tapauksissa, ja niistä pitäisi tehdä helpokäyttöisiä ja automatisoituja. Komissio huolehtii jatkossakin tarvittavasta lainsäädännöstä ja tukee paperitonta liikennettä taloudellisesti.
12. Euroopan GNSS-viraston GSA:n huhtikuussa lanseeraama Galileo Green Lane -sovellus on saanut myönteisen vastaanoton sekä alan teollisuudelta että jäsenvaltioilta. Sovellus tarjoaa palveluja kuorma-autonkuljettajille ja tukea rajaviranomaisille, ja sen ansiosta on pystytty seuraamaan 15 minuutin enimmäisajan noudattamista rajanylityksissä. GSA lanseeraa sovelluksen uuden version mahdollisimman pian. Jäsenvaltioita pyydetään toimittamaan komissiolle tietoja esimerkiksi lepotiloista ja tankkausasemista, jotta ne voidaan syöttää sovellukseen. Komissio harkitsee sovelluksen toimintojen laajentamista esimerkiksi ottamalla sen piiriin lisää rajanylityspaikkoja Länsi-Balkanin maissa. Kuljettajia ja rajatyöntekijöitä kannustetaan myös käyttämään kontaktien jäljityssovelluksia.
13. Kuorma-autojen tienvarsitarkastukset ovat liikenneturvallisuuden varmistamiseksi välttämättömiä. Niissä kuitenkin vaarantuu kuljettajien ja tarkastajien terveys. Jotta tällaisia tarkastusten aikaisia riskejä voitaisiin lieventää, jäsenvaltioita kehoitetaan mahdollisuuksien mukaan korvaamaan fyysiset tarkastukset kontaktittomilla ja paperittomilla menettelyillä eli hyväksymällä sähköiset asiakirjat ja käyttämällä digitaalisia ratkaisuja, joiden ansiosta ajopiirturitietojen lataamiseksi ei tarvitse nousta itse kuorma-autoon.
14. Tavaraliikenne ei tietenkään pysähdy EU:n rajoille. Vihreiden kaistojen suuntaviivat auttavat huolehtimaan tavaroiden⁵ ja kuljetustyöntekijöiden (myös merenkulkijoiden) sujuvasta liikkuvuudesta EU:n ulkorajoilla. Yhteistyö naapurimaiden kanssa on tässä suhteessa erittäin tärkeää, sillä maat ovat EU:n keskeisiä kumppaneita vihreiden kaistojen toimenpiteiden täytäntöönpanossa ja koordinoinnissa. ETA-maiden ja Sveitsin sekä Yhdistyneen kuningaskunnan – jota pidetään siirtymäkauden loppuun asti EU-maana – viranomaiset tekevät tiivistä yhteistyötä jäsenvaltioiden ja komission kanssa. Komissio edistää vihreiden kaistojen perustamista Länsi-Balkanin kuudessa maassa. Aloitteella pyritään takaamaan liikennevirtojen sujuvuus Länsi-Balkanilla ja sen ja EU:n välillä. Se on ollut erittäin hyvä esimerkki onnistuneesta alueellisesta yhteistyöstä. Komissio jatkaa toimiaan aloitteen koko potentiaalinen hyödyntämiseksi ja kiittää asiasta alueen liikenneyhteisön pysyvän sihteeristön kanssa käytyjä hyödyllisiä keskusteluja. Lisäksi komissio ratkoo avoimia kysymyksiä sellaisten kumppanimaiden kanssa, joilla on maaraja EU:n kanssa (itäisen kumppanuuden maat ja Turkki).

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

⁵ Mukaan luettuna rescEU-reservistä unionin pelastuspalvelumekanismiin kautta annettava tuki osallistujamaille (Norja, Islanti, Turkki, Serbia, Montenegro, Pohjois-Makedonia)

Yhteistyössä puututaan esimerkiksi kohtuuttomiin jonotusaikoihin rajanylityspaikoilla ja pyritään varmistamaan olennaisten tavaroiden (kuten lääkintätarvikkeiden) keskeytymätön tuonti. Covid-19-pandemiaan liittyvän humanitaarisen ja kehitysavun toimittaminen kumppanimaille on sekin yksi niistä monista toimista, joissa vihreiden kaistojen käytöstä tällaisilla rajanylityspaikoilla olisi hyötyä.

III. Kuljetustyöntekijät ovat olennaisen tärkeitä

15. Talous ei pysy käynnissä ilman kuljetusalan työntekijöitä. Kun Eurooppa oli keväällä 2020 sulkutoimien vuoksi pysähdyksissä, kuljetustyöntekijät jatkoivat työtään, tarvittaessa myös rajojen yli, varmistaakseen toimitusten jatkumisen – toisinaan jopa oman terveytensä ja hyvinvointinsa kaupalla.
16. Kaikkien jäsenvaltioiden viranomaisten olisi neuvoston suosituksen (EU) 2020/1475⁶ 19 kohdan b alakohdan mukaisesti pidettävä kuljetusalan työntekijöitä kriittisinä työntekijöinä ja palveluntarjoajina, joilta ei pitäisi edellyttää karanteenia heidän suorittaessaan välttämättömiä tehtäviään. Olisi kuitenkin huolehdittava siitä, että heidän terveyttään suojellaan täysimääräisesti, ja järjestettävä heidän käyttöönsä riittävät henkilönsuojaimet aina kun sellaisia tarvitaan.
17. Jäsenvaltioiden ei pitäisi edellyttää kuljetustyöntekijöiden järjestelmällistä testaamista rajanylityspaikoilla tai rajan ylittämisen jälkeen. Testaaminen synnyttäisi turhaan jonoja ja pidentäisi rajanylitysaikaa. Osa kuljetustyöntekijöistä joutuu ylittämään rajan montakin kertaa viikossa, eikä heidän testaamisensa ole käytännössä toteutettavissa.
18. Kuljetustyöntekijöiden määritelmän piiriin kuuluvista ammateista ei pitäisi tehdä tyhjentävää luetteloa. Kuljettajien, junahenkilökunnan, lentäjien sekä alusten päälliköiden ja miehistön lisäksi kuljetustyöntekijöiksi olisi luettava kunnossapito-, terminaali- ja liikenteenhallintahenkilöstö, rataverkon haltijan työntekijät jne. yhtä lailla tavara- kuin matkustajaliikenteenkin tapauksessa. Kaikkien näiden työntekijöiden pitäisi pystyä liikkumaan ja ylittämään raja ilman minkäänlaisia rajoituksia sillä kulkuvälineellä, jota heidän on käytettävä ylittääkseen rajan, jos se on heidän tehtäviensä suorittamisen kannalta tarpeen.⁷
19. Komissio on maaliskuusta lähtien suositellut kansainvälisille kuljetustyöntekijöille annettavan todistuksen käyttöä. Todistusta voi käyttää kuka tahansa, joka työskentelee tavaroita tai matkustajia kuljettavassa liikennevälineessä, erityisesti kuljettaja, henkilö, joka ennen työskentelyn aloittamista liikennevälineessä on matkalla paikkaan, jossa liikenneväline sijaitsee, tai muu kuljetuslalla työskentelevä henkilö. Todistuksen haltijaa olisi unionin sisärajaa ylitettäessä pidettävä kansainvälisenä kuljetustyöntekijänä. Kun kyse on kansainvälisille kuljetustyöntekijöille annettavan todistuksen käyttötarkoituksista, jäsenvaltioiden ei pitäisi edellyttää muiden asiakirjojen, kuten erilaisten matkustajatietolomakkeiden, esittämistä. Tämä koskee erityisesti maarajoja.

⁶ Neuvoston suositus (EU) 2020/1475, annettu 13 päivänä lokakuuta 2020, koordinoituna lähestymistavasta vapaan liikkuvuuden rajoittamiseen covid-19-pandemian johdosta (EUVL L 337, 14.10.2020, s. 3).

⁷ Keväällä syntyi ongelmia esimerkiksi kun veturinkuljettajan oli veturinsa noutaakseen ylittävä raja taksilla tai kun kuorma-autonkuljettaja palasi kotiinsa pakettiautossa samalla kyydillä muiden matkustajien kanssa.

20. Todistus on julkaistu myös EU:n rajavartijan käsikirjan liitteessä 40 asiakirjana, jota jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten olisi käytettävä rajatarkastuksessa.⁸ Komissio selvittää, voisiko Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomissio (UNECE) tehdä tästä maantie- ja rautatieliikenteen henkilöstön tunnistamistavasta pysyvän, kuten lento- ja merenkulkuhenkilöstön osalta on jo tehty.
21. Meriliikenteen palvelukseen tulee työntekijöitä joka puolelta maailmaa, ja nyt maailmanlaajuiset matkustusrajoitukset haittaavat näiden kriittisten työntekijöiden tavanomaista liikkumista. Monet merenkulkijat ovat tällä hetkellä juuttuneet aluksilleen, ja heidän työskentelynsä kestää yli kansainvälisen oikeuden mukaisen 11 kuukauden enimmäisjakson, kun heidän maissa olevat työoverinsa eivät matkustus- ja rajanylityksärajoitusten vuoksi pääse tulemaan heidän tilalleen. Tilanne saattaa katkaista toimitusketjuja ja vaarantaa vesiliikenteen turvallisuuden.
22. Jäsenvaltioiden olisi sen vuoksi edelleen helpotettava merenkulkijoiden matkustamista, taattava heidän liikkuvuutensa ja sallittava rajojen ylittäminen ja kauttakulku kaikkina aikoina.⁹ Merenkulkijat luokitellaan neuvoston suosituksen (EU) 2020/1475 19 kohdan h alakohdassa kuljetusalan työntekijöiden tapaan matkustajiksi, joilla on välttämätön tehtävä ja joilta ei pitäisi edellyttää karanteenia heidän suorittaessaan tätä välttämätöntä tehtävää. Jäsenvaltioiden olisi lisäksi järjestettävä merenkulkijoiden käyttöön viisumipalvelut ja sallia turvallinen miehistön vaihto satamissaan. Laivanvarustajien olisi järjestettävä miehistön jäsenten käyttöön asianmukaiset henkilönsuojaimet, jotta he voivat suojella omaa ja muiden terveyttä matkalla ja aluksella. Pitkän matkan meriliikenteessä testaaminen ennen alukseen nousemista suojelee merenkulkijoita ja auttaa välttämään taudin puhkeamisen aluksilla, kun ne purjehtivat kaukana satamista ilman mahdollisuutta päästä nopeasti maihin saamaan lääketieteellistä hoitoa. Komission yksiköt ja Euroopan ulkosuhdehallinto jatkavat yhteistyötään asianomaisten kansainvälisten organisaatioiden kanssa parantaakseen laivaväen liikkuvuutta Euroopan ulkopuolella.
23. Samaan tapaan myös sisävesialusten päälliköiden ja miehistön on voitava nousta alukseen ja poistua aluksesta EU:n sisävesiväylien satamissa. EU:n sisävesien logistiikkatoimintojen jatkuvuuden kannalta on olennaisen tärkeää, että sisävesiliikenteen työntekijät voivat matkustaa ja ylittää rajoja EU:n jäsenvaltioissa. Sisävesialusten miehistöjen vapaan liikkuvuuden estäminen voi johtaa siihen, että alusten liikenteenharjoittajat eivät pysty noudattamaan työajan järjestämisestä sisävesiliikenteessä annetun direktiivin 2014/112/EU vaatimuksia. Sisävesialusten liikenteenharjoittajien olisi myös järjestettävä miehistön jäsenten käyttöön asianmukaiset henkilönsuojaimet heidän ja matkustajien terveyden suojelemiseksi.

IV. Vahvempaa koordinaointia ja tiedotusta

24. Komissio perusti covid-19-pandemian alussa liikennealan kansallisten yhteyspisteiden verkoston, jonka johtoon se asettui. Tämän epävirallisen verkoston ajatuksena on edistää jäsenvaltioiden viranomaisten välistä koordinaointia ja tietojenvaihtoa, käydä

⁸ EU:n rajavartijan käsikirjan liite 40

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

⁹Komission tiedonanto *Ohjeet aluksilla olevien merenkulkijoiden, matkustajien ja muiden henkilöiden terveyden suojelemisesta, kotiuttamisesta ja matkustusjärjestelyistä*.

C(2020)3100, EUVL C 119, 14.4.2020, s. 1–8.

keskusteluja ongelmista, hankkia ajantasaista tietoa tilanteesta rajoilla ja vaihtaa parhaita käytäntöjä. Kun jäsenvaltiot pystyivät jakamaan tietoja nopeasti, ne saivat nopeasti palautetta toisiinsa vaikuttavista toimenpiteistään, mikä lisäsi luottamusta ja vähensi yksipuolisia toimia.

25. Niinpä kun poliittisen kriisitoiminnan integroitujen järjestelyjen (IPCR) kautta ilmoitetaan hätätilasta tai kriisistä, komission olisi aktivoitava kansallisten yhteyspisteiden verkosto, jolloin keskinäisiä toimet ja tiedonkulku lisääntyvät. Jotta voidaan varmistaa koordinointi asiaankuuluvien kansallisten viranomaisten välillä, jäsenvaltioiden olisi nimettävä riittävän korkealla tasolla toimiva virallinen kansallinen yhteyspiste. Liikenteen kansallisten yhteyspisteiden olisi tarjottava tarvittavat tiedot ongelmallisista rajanylityspaikoista ja kokoonnuttava välitöntä toimintaa tarvitsevilla tilanteilla. Komissio suosittelee voimakkaasti, että kaikki jäsenvaltiot osallistuvat toimintaan aktiivisesti ja täysimääräisesti.
26. Jäsenvaltioiden kansallisten yhteyspisteiden olisi annettava tietoja liikenteeseen liittyvistä maansa sisäpoliittisista päätöksistä ja etenkin niistä, jotka vaikuttavat tavaroiden tai matkustajien liikkumiseen rajojen ylitse taikka kuljetustyöntekijöiden liikkuvuuteen. Toimenpiteistä olisi mahdollisuuksien mukaan ilmoitettava hyvissä ajoin ennen niiden käyttöönottoa, jotta niistä voidaan antaa palautetta ja jäsenvaltiot ja komissio voivat reagoida niihin. Jäsenvaltioiden olisi tarvittaessa otettava toimintaan mukaan myös muita asiaan liittyviä ministeriöitä ja yksiköitä, ja foorumia voidaan käyttää tietojen ja ajatusten vaihtamiseen parhaista käytännöistä.
27. Verkosto on osoittautunut tehokkaaksi välineeksi, jonka avulla on voitu vaihtaa nopeasti tietoja ja tehdä laajoja arvioita liikenteeseen vaikuttavien rajoittamistoimenpiteiden vaikutuksista. Toiminta vähentyi kesäkuukausina, mutta nyt yhteyspisteiden verkosto on tarkoitus aktivoida uudelleen käsittelemään tässä tiedonannossa esitettäviä uusia vihreisiin kaistoihin liittyviä tehtäviä, kuten myös neuvosto päätelmissään kehotti (ks. jäljempänä).
28. Paremmat yleiskuvan saamiseksi kaikkien tietojen, jotka liittyvät yksityishenkilöinä matkustavien ja ammattimaisten kuljetuspalvelujen tarjoajien liikkuvuuteen, olisi oltava saatavilla verkossa keskitetyssä ajantasaisessa ja helppokäyttöisessä paikassa. Sen vuoksi komissio siirtää covid-19-toimista kirjaa pitävän sivuston sisällön Re-open EU -sivustolle.

V. Multimodaaliset vihreät kaistat

29. Alkuperäisen vihreitä kaistoja koskevan tiedonannon mukaan rajan ylittäminen vihreää kaistaa pitkin saisi kestää enintään 15 minuuttia kaikessa tavaraliikenteessä. Jotta tuo 15 minuutin tavoite voitaisiin saavuttaa, on minimoitava kaikki tarkastukset ja seulonnat. Tämä koskee kaikkia tavaraliikenteen maantieajoneuvoja, junia, aluksia ja lentokoneita. Tavoitteena on tehdä liikennealasta mahdollisimman tehokas ja minimoida kalliit häiriöt.
30. Meneillään olevan kriisin asettaman muutospaineen pitäisi saada muutoksia aikaan myös sisämarkkinoiden näkökulmasta: panostus kestäväyyteen ja digitalisaatioon pohjustaa elpymistä. Komissio peräänkuuluttaa toimia, joilla varmistetaan vihreiden kaistojen multi- ja intermodaalinen toimivuus siten, että kaikkia liikennemuotoja hyödynnetään täysimääräisesti.

31. Covid-pandemia on osoittanut, että rautateiden tavaraliikenne voi olla paitsi ympäristöystävällinen myös luotettava ja joustava liikennemuoto. Rautatiet olivat ratkaisevassa asemassa toimitusketjujen pitämisessä toiminnassa kriisin aikana. Sitä paitsi intermodaaliset kuljetukset vaativat lastaamisessa ja purkamisessa vähemmän ihmisen toimia kuin puhdas maantieliikenne, ja kuljettajiakin tarvitaan vähemmän. Pandemia loi omalaatuisen tilanteen, jossa rautatiekapasiteettia oli tarjolla yllin kyllin, kun rautateiden matkustajaliikenne supistui jyrkästi. Rautateiden tavaraliikennekäytävien suorituskyvyn seuranta osoittaa, että sulkutoimien alkuvaiheessa huhtikuussa, kun matkustajaliikenne väheni, rautateiden tavaraliikenteen täsmällisyys parani huomattavasti: raportoitujen myöhästymisminuuttien määrässä oli pudotusta kolmanneksestä jopa puoleen.¹⁰
32. Rautateiden tavaraliikenteen parantunut suorituskyky on säilytettävä. Rataverkon haltijoiden ja rautatieyhtiöiden olisi painotettava viivästysten minimoimista rajoilla ja joustavuuden lisäämistä. Sitä varten rautatieyhtiöt voisivat pyrkiä hyödyntämään parhaalla mahdollisella tavalla kansainvälisiä varautumisjärjestelyjä, jotka otettiin käyttöön sen jälkeen, kun Rastattissa jouduttiin sulkemaan rataosuus.¹¹ Järjestelyt tarjoavat verkoston operatiiviselle koordinoinnille ja tietojenvaihdolle hätätilanteissa. Komissio harkitsee esittävänsä lainsäädäntöehdotuksen, jonka mukaan olisi jatkuvasti seurattava tavarajunien pysymistä aikataulussa ja täsmällisyyttä raja-asemilla, mukaan luettuina odotusajat liitteeseen merkityillä rajanylityspaikoilla.
33. Jotta voitaisiin välttää teknisistä tarkastuksista johtuvat pysähdykset rajoilla ja siten nopeuttaa rajanylitystä ja toteuttaa todellinen yhtenäinen eurooppalainen rautatiealue, kun neljännen rautatiepaketin tekninen pilari nyt tulee voimaan kaikissa jäsenvaltioissa lokakuun lopussa, jäsenvaltioiden olisi nopeutettava sellaisten kansallisten sääntöjen kumoamista, joissa edellytetään junille rajoilla tarkempia tarkastuksia (esim. jarrujen testaus) kuin EU:n säännöissä, jotka nekin antavat täysin riittävät turvallisuustakeet. Tällaiset lisätarkastukset kestävät nykyään selvästi kauemmin kuin tavoitteeksi asetettu 15 minuutin rajanylitysaika. Rataverkon haltijoiden olisi tuettava rautateiden tavaraliikenteen luotettavuutta ja nopeita rajanylityksiä tehostamalla yhteistyötään,¹² joka liittyy rautateiden kapasiteetin käyttöoikeuksien jakamista koskeviin ensisijaisuussääntöihin ja rajatylittävien rautatiepalvelujen operatiiviseen hallintaan.
34. Turvallisuutta vaarantamatta ehdotetaan voimassa olevien sääntöjen sallimaa joustomahdollisuutta noudattaen, että kun kyse on lähellä rajaa sijaitsevien raja-asemien välisestä junaliikenteestä, junan kuljettajalta edellytettäisiin tavanomaisen

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

¹¹ Saksassa sattui 12. elokuuta 2017 Rein-Alppien tavaraliikennekäytävään kuuluvalla vilkkaalla rataosuudella lähellä Rastattia onnettomuus, jonka vuoksi rataosuus suljettiin kaikelta liikenteeltä lähes kahdeksi kuukaudeksi. Koska vaihtoehtoisten reittien kapasiteetti ja yhteentoimivuus oli rajallinen, tapahtuma aiheutti merkittäviä taloudellisia menetyksiä ja häirtää rautateiden tavaraliikenteelle. Komissio laati keskeisten sidosryhmien kanssa Euroopan tason ratkaisuksi toimenpiteitä, joilla tällaisten tapausten vaikutuksia voidaan jatkossa lieventää tehokkaammin. Tuloksena oli kansainvälisen valmiussuunnittelun käsikirja, jossa kuvattujen normien avulla voidaan kansainvälisen häiriön sattuessa jatkaa rautatieliikennettä mahdollisimman pitkälti ja parantaa tiedottamista häiriön tilanteesta, sen vuoksi toteutetuista toimista, käytettävissä olevista vaihtoehdoista ja vaikutuksista liikennevirtoihin.

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

¹²Ks. direktiivin 2012/34/EU 37 artikla.

kielitaitotason B1 asemesta vain tasoa A2.¹³ Tämä järjestely soveltuisi etenkin rutiinimaisille rajojen ylitse kulkeville reiteille. Rajanylitystä voitaisiin helpottaa myös joustamalla vaatimuksista, jotka koskevat turvallisuuden kannalta keskeisistä seikoista käytävässä viestinnässä käytettäviä kieliä. Tämä olisi mahdollista, jos voidaan taata, että viestintä tapahtuu unionin lainsäädännössä vaaditun tasoisena myös kielellä, jota rataverkon haltija ei ole viestintää varten nimennyt mutta jota sekä kuljettaja että valvontakeskus osaavat. Rautateiden tavaraliikennettä voitaisiin helpottaa ja siihen osoitetun kapasiteetin käyttöä tehostaa myös jäsenvaltioiden ja rautatieyritysten sopimilla järjestelyillä, joiden ansiosta sellaiset kuljettajat, joilla on tarvittava tavarajunien vetoyksiköihin liittyvä osaaminen, voisivat työskennellä yhdessä sellaisten kuljettajien kanssa, jotka tavallisesti työskentelevät matkustajajunissa ja joilla on kansainvälisiä reittejä varten vaadittu kielitaito ja reitintuntemus.

35. Laivaliikenne on pysynyt täysin toimintakykyisenä koko pandemian ajan, ja laivat ovat kuljettaneet Eurooppaan elintarvikkeita, lääkinnällisiä laitteita, energiatuotteita ja muita tuotteita. Laivoilla kulkee 75 prosenttia EU:n kaupasta muun maailman kanssa ja 30 prosenttia rahdista sisämarkkinoilla. Laivaliikenteen keskeytymätön toiminta on sen vuoksi olennaisen tärkeää EU:n taloudelle ja välttämättömien ja muiden tavaroiden hankinnalle.
36. Jotta laivaliikenne pysyisi sujuvana eivätkä kauppavirrat katkeaisi, olisi mahdollisuuksien mukaan vältettävä alusten uudelleenreititystä ja satamaan pääsyn viivästyistä. Jäsenvaltioiden olisi sallittava miehistönvaihdot satamissaan, ja merenkulkijoiden olisi voitava odottaa matkayhteyksiään tai ilmoittautumista työvuoroonsa hotellissa tai tilapäismajoituksessa. Tällä tavoin voitaisiin välttää satamatoimintojen häiriöt, jotka johtuisivat siitä, että alukset odottavat korvaavaa miehistöä, taikka muista covid-19-pandemiaan liittyvistä rajoituksista.
37. Kun jäsenvaltiot soveltavat sääntöjään, jotka liittyvät valvontaelinten suorittamaan sisävesialusten vaatimustenmukaisuusvalvontaan (mukaan luettuina direktiivin (EU) 2016/1629 kansalliset täytäntöönpanosäännökset), niiden olisi pyrittävä välttämään kuljetusten tarpeetonta viivyttämistä.
38. Kun kyse on sisävesialusten miehistön todistuksista, jotka eivät kuulu direktiivin 96/50/EY soveltamisalaan, jäsenvaltioiden olisi säännöksiensä soveltamisen yhteydessä pyrittävä varmistamaan, että sisävesialusten miehistöjen jäsenillä on mahdollisuus jatkaa heille osoitettujen tehtävien suorittamista, kunnes poikkeukselliset pandemiaan liittyvät rajoitukset kumotaan. Samaa mallia olisi sovellettava työsopimusten jatkamiseen silloin, kun korvaavaa miehistöä ei ole saatavissa. Koska joidenkin miehistön jäsenten voi olla mahdotonta käydä määräaikaissa lääkärintarkastuksessa, olisi hyvä soveltaa pragmaattisia ratkaisuja, jotta he voivat poikkeuksellisesti aloittaa tai jatkaa tehtävissään, jos tällaisesta mahdollisuudesta on kansallisessa lainsäädännössä säädetty.
39. Infrastruktuurin haltijoiden olisi huolehdittava siitä, että kaikkea sisävesiliikenteen rajainfrastruktuuria voidaan käyttää joustavasti (vuorokauden ympäri kaikkina

¹³ Ks. direktiivin 2007/59/EY liitteessä VI olevan 8 kohdan 3 alakohta.

viikonpäivinä), jotta alukset pääsevät liikkumaan eivätkä joudu odottamaan tarpeettomasti.

40. Satamat ja terminaalit ovat tärkeitä väyliä maailmanlaajuiselle kaupalle ja multimodaaliliikenteelle, ja niiden palvelut ovat pysyneet toiminnassa koko pandemian ajan. Niissä on kuitenkin mukautettu työtapoja ihmisten välisten kontaktien vähentämiseksi tarkastus- ja uudelleenlastaustoimien aikana (esimerkiksi automaattinen lähtöselvitys portilla, jonotusjärjestelyt palvelupisteissä, kuljetusasiakirjojen digitaalinen siirto) ja käytetty henkilönsuojaimia, jos kontakteja ei voida välttää. Jos tartuntoja esiintyy huomattavassa osassa terminaalihenkilökuntaa tai jos huomattava osa tästä henkilöstä asetetaan karanteeniin, logistiikkaketju saattaa katketa, mikä viivyttäisi tavaroiden jakelua ja häittäisi toimintaa ketjun alkupäässä. Jotta voidaan turvata rahdin sujuva siirtäminen eri kuljetusmuotoihin jatkokuljetusta varten, terminaalii- ja satamaoperaattoreilla olisi oltava keinot suojella työntekijöitään ja pitää terminaalitoiminnot käynnissä. Mahdollisuuksien mukaan olisi suositettava automatisoituja toimia ja digitaalista tiedonvaihtoa paperiasiakirjojen sijaan.
41. Kun toimitusketjuissa oli keväällä ja kesällä häiriöitä, joihinkin satamiin ja sisävesiterminaliin kertyi tyhjiä kontteja, jolloin konttikentät ruuhkautuivat ja päivittäiset toiminnot kärsivät. Alusten liikenteenharjoittajien olisi pyrittävä pitämään palvelunsa keskeytymättöminä ja vakaina, ja satamaviranomaisten olisi seurattava tilannetta ja tarvittaessa autettava terminaalioperaattoreita ratkaisemaan mahdolliset häiriöihin liittyvät ongelmat. Jotta tavarat pääsisivät liikkumaan satamissa sujuvasti, jäsenvaltioiden olisi mahdollisuuksien ja tarpeen mukaan – ja siinä määrin kuin asiaa koskeva unionin lainsäädäntö antaa heille harkintavaltaa – joustettava tullimenettelyissä ja muissa muodollisuuksissa esimerkiksi pidentämällä määräaikoja.
42. Pitääkseen toimitusketjut toiminnassa jäsenvaltiot toteuttivat toimenpiteitä lentorahtitoiminnan helpottamiseksi ja poistivat jo aikaisessa vaiheessa kaikki rahtilennot kieltävät rajoituksensa ja vapauttivat rahtilentoihin osallistuvan henkilöstön tarpeettomista rajoituksista. Jotta vältettäisiin tavarankuljetusten häiriintyminen, jäsenvaltioiden olisi varmistettava rahtilentojen sujuvuus myös epidemian tämänhetkisen uuden kiihtymisen ja mahdollisten sitä seuraavien aaltojen aikana muun muassa pitämällä lentoasemat avoinna rahtiliikenteelle tai ylläpitämällä riittäviä rahdinkäsittelyvalmiuksia, jos lentoasemia joudutaan taloudellisista syistä sulkemaan.

VI. Tuleva kriisiajan varautumissuunnitelma ja paremmat poikkeuksia koskevat menettelyt

43. Euroopan parlamentin ja neuvoston kanssa tehdyn erinomaisen yhteistyön ansiosta voitiin aiemmin tänä vuonna hyväksyä ennätysajassa hätätilalainsäädäntöä ja alakohtaisia poikkeuksia sääntelyn vaatimuksista. Yhdessä komission julkaisemien alakohtaisten ohjeiden kanssa nämä säädökset ja poikkeukset auttoivat ratkaisevalla tavalla liikenteenharjoittajia hallitsemaan tavaravirtojen ja toimitusketjujen häiriöitä. Ratkaisevan tärkeää on toimia ripeästi, kun sitä tarvitaan. EU:n lainsäädäntö voisi silti vastata kriisitilanteisiin paremminkin.
44. Vaikka poikkeusoloissa voikin olla välttämätöntä myöntää poikkeuksia kuljettajien ajo- ja lepoaikavaatimuksista, näiden poikkeusten on oltava tiukasti lyhytaikaisia (esimerkiksi tilapäisen kuljettajapulan paikkaamiseksi), ne eivät saisi missään olosuhteissa vaarantaa kuljettajien turvallisuutta tai työolojen sääällisyyttä, ja tilanteen

tulisi pysyä aina selkeänä valvontaviranomaisille. Tilanteissa, jotka vaikuttavat kaikkiin tai useimpiin jäsenvaltioihin samalla tavalla, olisi suotavaa, että poikkeuksiin sovellettaisiin kaikissa asianomaisissa jäsenvaltioissa samoja yleisperiaatteita (alkamis- ja päättymisaika sekä kesto). Osana tulevaa varautumissuunnitelmaa, jonka laatimista neuvosto hiljattain pyysi (ks. jäljempänä), komissio harkitsee lainsäädäntömuutoksia, joilla voitaisiin sujuvoittaa maantieliikenteen ajo- ja lepoaikoja koskeviin poikkeuksiin sovellettavaa järjestelyä. Puuttuakseen covid-19-pandemian uuteen kiihtymiseen liittyviin kiireellisiin tarpeisiin komissio antaa jäsenvaltioille ohjeita, joilla pyritään huolehtimaan vähimmäistason koordinoinnista, kun kyse on mahdollisista kansallisella tasolla hyväksyttävistä poikkeuksista. Olisi esimerkiksi järkevää sallia vastaavat väliaikaiset poikkeukset kuin ne, joita keväällä myönnettiin kuorma-autonkuljettajien lepoajoista ja -ehdoista ja joilla esimerkiksi annettiin rajoitettu mahdollisuus nukkua ohjaamossa.

45. Erityisessä koontiasetuksessa¹⁴ säädettiin määräaikaisista poikkeuksista, joita sovelletaan voimassa oleviin EU:n sääntöihin maaliikenteen eri kuljetusmuodoissa ja meriturvallisuusalalla. Asetuksessa vahvistettiin tilapäisiä toimenpiteitä, joilla jatketaan tiettyjen todistusten ja lupien voimassaoloa ja lykätään tiettyjä määräaikaistarkastuksia ja -koulutuksia. Kaikkia asetukseen sisältyviä joustosäännöksiä on käytetty ainakin joissakin jäsenvaltioissa, eli ne ovat osoittautuneet tarpeellisiksi ja hyödyllisiksi. Covid-19-tilanteen taas pahentuessa komissio on valmis ehdottamaan järjestelmän päivittämistä siten, että kaikkia tarvittavia poikkeuksia voivat hyödyntää kaikki jäsenvaltiot eli myös ne, jotka ovat päättäneet olla hyödyntämättä nykyisen koontiasetuksen tarjoamia mahdollisuuksia.
46. Tällaiset lainsäädäntötoimet ovat kuitenkin luonteeltaan tilapäisiä, eli ne on suunniteltu tietyksi ajanjaksoksi ja niiden vaikutukset ovat ajallisesti rajoitettuja. Keskipitkällä aikavälillä olisi kaikkea liikennelainsäädäntöä tarkasteltava sen selvittämiseksi, onko se kriisinkestävää. Tarvittaessa säädöksiin olisi lisättävä säännöksiä, joiden nojalla voidaan toimia hätätilanteissa.
47. Kansainvälisen työjärjestön merityöyleissopimuksessa vuodelta 2006 määrätään, että merenkulkijan aluksella suoritettavan palvelun pituus ennen oikeutta kotimatkaan on enintään 11 kuukautta. Palvelusajan ylittyminen voi vaikuttaa kielteisesti merenkulkijoiden terveyteen ja aiheuttaa uupumusta ja siten vaarantaa meriturvallisuuden.
48. Satamavaltioilla on roolinsa merityöyleissopimuksen täytäntöönpanon varmistamisessa. Pariisin yhteisymmärryspöytäkirjassa¹⁵ kehoitetaan sen allekirjoittaneiden satamavaltioiden tarkastusviranomaisia painottamaan kaikissa tarkastuksissa merityöyleissopimukseen liittyviä kysymyksiä ja merenkulkijoiden työsopimuksia, joiden voimassaolo on päättynyt. Asiaa käsittelevässä kiertokirjeessä täsmennetään, että olosuhteet, jotka tekevät kotimatkan järjestämisestä vaikeampaa tai

¹⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/698, annettu 25 päivänä toukokuuta 2020, covid-19:n leviämisen johdosta toteutettavista erityisistä ja väliaikaisista toimenpiteistä, jotka koskevat tiettyjen todistusten, lupakirjojen ja lupien uusimista tai niiden voimassaoloajan pidentämistä sekä tiettyjen määräaikaisten tarkastusten ja jatkokoulutusten lykkäämistä tietyillä liikennelainsäädännön aloilla (EUVL L 165, 27.5.2020, s. 10–24).

¹⁵ Hyväksytty ja julkaistu kiertokirjeessä PSCircular 97 Rev.4, 15. syyskuuta 2020.

työlämpää, eivät muodosta ylivoimaista estettä. Komissio kehottaa jäsenvaltioita noudattamaan tätä lähestymistapaa.

49. Satamavaltiovalvontaan kuuluvat tarkastukset ovat olennaisia liikenteen turvallisuuden varmistamiseksi, ja niitä olisi tehtävä säännöllisessä määrin. Jäsenvaltioiden tai asianomaisten toimivaltaisten viranomaisten olisi huolehdittava siitä, että tarkastajilla on käytettävissään riittävästi henkilönsuojaimia suojautuakseen tarkastusten aikana. Samaan tapaan kuin aina silloin, kun aluksella on vierailijoita, merenkulkijoiden olisi käytettävä henkilönsuojaimia myös tarkastusten aikana. Aluksen omistajan olisi järjestettävä käyttöön riittävästi suojaimia.
50. Merenkulkijoiden todistukset, etenkin lääkärintodistukset, ja niihin liittyvät tarkastukset ovat välttämättömiä heidän hyvinvointinsa ja terveytensä samoin kuin riittävän koulutuksen toteuttamiseksi. Todistusten säännöllisellä uusimisella ja/tai validoinnilla sovellettavan unionin ja kansainvälisen oikeuden mukaisesti varmistetaan meriturvallisuus ja vähennetään onnettomuuksien todennäköisyyttä.
51. Ilmailualalla otettiin kahdella asetuksella¹⁶ käyttöön väliaikaisia poikkeuksia eräistä voimassa olevista EU-säännöistä, kun lentoliikenne covid-19-pandemian vuoksi väheni ennennäkemättömällä tavalla. Pandemia aiheutti ensinnäkin vaikeuksia noudattaa tiettyjä lentoliikenneasetuksen¹⁷ ja maahuolintadirektiivin¹⁸ säännöksiä. Komissio vahvisti tilapäisiä sääntöjä, joilla tarjottiin asianomaisille sidosryhmille, jäsenvaltioille ja komissiolle tarvittavat helpotukset tietyistä hallinnollisista säännöistä ja pyrittiin varmistamaan alan sidosryhmille paremmat taloudelliset näkymät. Kriisin pitkittyttyä komissio on valmis tarvittaessa käyttämään sille siirrettyä toimivaltaa tiettyjen lentoliikenneasetuksessa säädettyjen poikkeusten voimassaolon jatkamiseksi. Lähtö- ja saapumisaikoja koskevan nk. käytä tai menetä -periaatteen soveltaminen puolestaan keskeytettiin kesäksi 2020, ja komissio on sille siirrettyin valtuuksin sittemmin ulottanut keskeytyksen talven 2020–2021 aikataulukauteen. Lisäksi komissio aikoo lähiaikoina ehdottaa lähtö- ja saapumisaikoja koskevien poikkeussääntöjen muuttamista, jotta voidaan varmistaa lentoasemakapasiteetin tehokas käyttö ja sovittaa poikkeukset ja lentoliikenteen toteutunut ja ennustettu taso paremmin yhteen. Lisäksi pyritään välttämään vapautuksen väärinkäyttö asettamalla sen käytölle tiettyjä ehtoja.
52. Hiljattain annettujen neuvoston päätelmien¹⁹ mukaan kuljetusalan työntekijöiden liikkuvuutta ja kuljetustoimintoja on tarpeen tarkastella eurooppalaisesta ja

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2020/459, annettu 30 päivänä maaliskuuta 2020, lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 muuttamisesta (EUVL L 99, 31.3.2020, s. 1–4) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2020/696, annettu 25 päivänä toukokuuta 2020, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä annetun asetuksen (EY) N:o 1008/2008 muuttamisesta covid-19-pandemian vuoksi (EUVL L 165, 27.5.2020, s. 1–6).

¹⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (uudelleen laadittu toisinto), EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3–20.

¹⁸ Neuvoston direktiivi 96/67/EY, annettu 15 päivänä lokakuuta 1996, pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla (EUVL L 272, 25.10.1996, s. 36–45).

¹⁹ Neuvoston päätelmät pandemiaa ja muuta vakavaa kriisitilannetta koskevan Euroopan tavaraliikennealan varautumissuunnitelman periaatteisiin liittyvistä seikoista

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

kansainvälisestä näkökulmasta. Päätelmissä todettiin, että *kriisiaikoina Euroopan unionin sisäisten rajojen sulkemista olisi vältettävä ja tavaravirtojen olisi pysyttävä sujuvina, myös saapumispaikkojen kautta Euroopan unioniin*. Neuvosto kehotti komissiota laatimaan *pandemioita ja muita vakavia kriisitilanteita koskevan Euroopan tavaraliikennealan varautumissuunnitelman, johon sisältyy pandemioiden ja muiden vakavien kriisitilanteiden aikana sovellettaviin poikkeuksiin liittyvä selkeä sääntelykehys, EU-tason koordinoinnin varmistamiseksi tehtävät toimenpiteet ja selkeät suuntaviivat ja joka perustuu covid-19-pandemian johdosta tehtyjen toimenpiteiden arviointiin*.

53. Tässä tiedonannossa esitetään perusta varautumissuunnitelman kiireellisille osille. Laatiessaan pandemiaa koskevaa varautumissuunnitelmaa, jossa esitetään joustavia, nopeasti toteutettavissa olevia, tehokkaita ja vaikuttavia toimenpiteitä, komissio toteuttaa asiaan liittyvät perusteelliset arvioinnit ja laajat kuulemiset. Suunnitelman olisi katettava sekä tavara- että matkustajaliikenne. Komissio aikoo esittää suunnitelman ja siihen liittyvät, tässä tiedonannossa luetellut säädösehdotukset vuonna 2021 ja odottaa sen tiimoilta sujuvaa yhteistyötä Euroopan parlamentin ja neuvoston kanssa.

Toimintasuunnitelma pandemiaan varautumiseksi liikenteen alalla

- Tarkistetaan nk. koontiasetuksella perustettua järjestelmää.
- Tehdään EU-lainsäädännön järjestelmällinen tarkastelu ja sisällytetään säädöksiin tarvittaessa kriisisäännöksiä.
- Annetaan jäsenvaltioille ohjeet, joilla varmistetaan ajo- ja lepoaikasääntöjä koskeville poikkeuksille vähimmäistason koordinointi.
- Ehdotetaan kriteerit matkustajaliikenteen vähimmäistason keskeisille palveluille.
- Seurataan jatkuvasti tavarajunien pysymistä aikataulussa ja täsmällisyyttä raja- asemilla mukaan luettuna pysähdysaika asemalla.
- Tarkistetaan lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevia EU:n sääntöjä.
- Jatketaan delegoidulla säädöksellä lentoliikenteen harjoittamista koskevien poikkeuksellisten toimenpiteiden voimassaoloa covid-19-pandemian vuoksi, jos se on sovellettavien kriteerien mukaan perusteltua.

VII. Matkustajien kannalta keskeiset yhteydet

54. Vihreiden rajanylityskaistojen päätavoitteena oli alun perin pitää tavaraliikenne käynnissä ja huolehtia keskeisten palvelujen saatavuudesta. Yhtä tärkeää on myös varmistaa, että matkustajilla on käytettävissään keskeiset yhteydet jäsenvaltioiden sisällä, niiden välillä ja laajemminkin. Jokaisella, jonka on matkustettava työ- tai perhesyistä,²⁰ olisi periaatteessa oltava mahdollisuus siihen. Tämä koskee niitä, jotka eivät voi työskennellä kotoa käsin tai käyvät koulussa, hoito- ja hoivahenkilökuntaa, rajatylittävien palvelujen tarjoajia, kausityöntekijöitä jne.

55. Periaatteena olisi oltava, että jäsenvaltiot ja paikallisviranomaiset eivät kiellä liikennepalvelujen harjoittamista.²¹ Niin ikään olisi vältettävä yksityisen henkilöliikenteen (esim. yksityisautoilun, moottoripyöräilyn tai polkupyöräilyn)

²⁰ Myös vakiintuneessa parisuhteessa elävät.

²¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0499&rid=1>

rajoittamista, koska siihen liittyvä viruksen leviämisen riski on erittäin pieni. Joukkoliikenteen tarjonta olisi pidettävä riittävänä kaupungeissa ja alueellisesti, eikä sen rajoittaminen ole perusteltua, jos terveyden suojelemiseksi on käytössä riittävät toimenpiteet. Edelleen jatkuvan covid-19-pandemian torjumiseksi ei tällä hetkellä tarvita myöskään lentoliikenteen rajoituksia. Kun otetaan huomioon, että taudin leviämisen hillitsemiseksi on toteutettu asianmukaiset toimenpiteet.

56. Lentokoneilla, linja-autoilla, henkilöautoilla, junilla ja lautoilla on edelleen tarjottava vähimmäistason välttämättömät palvelut koko EU:ssa – tarvittaessa unionin oikeuden mukaisen julkisen rahoitustuen avulla. Näillä palveluilla on nykytilanteessa keskeinen rooli, koska ne mahdollistavat kriittisen liikkuvuuden, eli niiden ansiosta myös kriittiset työntekijät pääsevät tekemään työtään. Liikennettä voidaan ja sitä pitäisi harjoittaa turvallisesti, kuten komission ohjeissa liikennepalvelujen ja -yhteyksien vaiheittaiseksi palauttamiseksi (covid-19)²² esitetään. Maantieliikenteen liikennekäytävät olisi pidettävä toiminnassa. Lento-, meri-, sisävesi- ja rautatieliikennettä varten on nyt olemassa covid-aiheiset turvallisuuskäytännöt. Myös digitaalisilla matkustajatietolomakkeilla ja jäljityssovelluksilla on todennäköisesti keskeinen tehtävä.

²² 2020/C 169/02.