



Vijeće
Europske unije

Bruxelles, 29. listopada 2020.
(OR. en)

12405/20

TRANS 501
MAR 141
AVIATION 198
COVID-19 2

POP RATNA BILJEŠKA

| | |
|-----------------|--|
| Od: | Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ |
| Datum primitka: | 28. listopada 2020. |
| Za: | Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije |
| Br. dok. Kom.: | COM(2020) 685 final |
| Predmet: | KOMUNIKACIJA KOMISIJE KOMUNIKACIJA KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU, EUROPSKOM VIJEĆU I VIJEĆU Poboľšanje zelenih prometnih traka radi održavanja gospodarske aktivnosti tijekom ponovnog širenja zaraze bolešću COVID-19 |

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2020) 685 final.

Priloženo: COM(2020) 685 final



Bruxelles, 28.10.2020.
COM(2020) 685 final

**KOMUNIKACIJA KOMISIJE KOMUNIKACIJA KOMISIJE EUROPSKOM
PARLAMENTU, EUROPSKOM VIJEĆU I VIJEĆU**

**Poboljšanje zelenih prometnih traka radi održavanja gospodarske aktivnosti tijekom
ponovnog širenja zaraze bolešću COVID-19**

KOMUNIKACIJA KOMISIJE KOMUNIKACIJA KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU, EUROPSKOM VIJEĆU I VIJEĆU

Poboljšanje zelenih prometnih traka radi održavanja gospodarske aktivnosti tijekom ponovnog širenja zaraze bolešću COVID-19

I. Uvod

1. Kad je početkom proljeća 2020. izbila pandemija bolesti COVID-19, kako bi zaštitile javno zdravlje države članice odlučile su zatvoriti svoje granice, među ostalim za promet robe, no to su uglavnom činile na fragmentiran i neusklađen način. To je u početku uzrokovalo poremećaje na jedinstvenom tržištu je su teretni kamioni morali dugo čekati na granicama, a teretni su letovi bili prizemljeni, što je dovelo do nestašica i nesigurnosti u opskrbi robom. To je dovelo do paničnog kupovanja i nestašice čak i osnovnih medicinskih proizvoda.
2. Komisija je stoga 23. ožujka donijela Komunikaciju o zelenim trakama¹ nastavljajući se na Smjernice za mjere upravljanja granicama radi zaštite zdravlja i dostupnosti robe i osnovnih usluga². Središnji koncept zelenih traka jest zajamčiti kontinuirano funkcioniranje lanaca opskrbe na jedinstvenom tržištu i izbjeći moguće nestašice. Propisuje se da teretna vozila ne bi smjela kasniti u prelasku unutarnjih granica u transeuropskoj prometnoj mreži (TEN-T) ukupno više od 15 minuta, neovisno o robi koju prevoze, te se utvrđuju prateće odredbe za radnike u prometu.
3. Zatvaranje granica i ponovno uvođenje drugih mjera ili kontrola radnika u prometu, posebno na granici ili iza granice, mogu uzrokovati velike socijalne i gospodarske poremećaje i dovesti do znatnih izazova za teret i logistiku, kao i za kretanje ljudi, posebno tijekom krize. Osim toga, zatvaranje granica za prijevoz robe u ovoj fazi neće pridonijeti borbi protiv širenja virusa³.
4. Cilj da se ne premaši maksimalno vrijeme čekanja u središnjoj zelenoj traci postignut je na većini cestovnih granica.

Dana 19. ožujka 2020. kamioni su dugo čekali na prelazak granice, a na graničnim su se prijelazima stvarale duge kolone – između Njemačke i Poljske od 20 do 50 km, između Njemačke i Francuske više od 20 km, između Češke i Njemačke 13 km te Slovačke 16 km, između Slovačke i Mađarske 16 km te između Mađarske i Rumunjske 16 km. Za prelazak ostalih granica čekalo se od jednog do tri sata: npr. između Francuske i Italije, Francuske i Njemačke; između Slovenije i Hrvatske; između Mađarske i Rumunjske; između Njemačke i Belgije; između Slovačke i Mađarske. Da se to nije riješilo, moglo je

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 Zatvaranje granica odgodit će unošenje virusa u zemlju samo ako je gotovo potpuno i ako se brzo provede u ranim fazama prije otkrivanja prvog autohtonog slučaja, što je izvedivo samo u posebnim, izoliranim okruženjima (npr. za otočne nacije) <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions-september-2020.pdf>

doći do sloma unutarnjeg tržišta robe i poremećaja u lancima opskrbe. Putnički je promet uglavnom obustavljen tijekom vrhunca pandemije. Zbog mjera poduzetih na razini EU-a, provedenih u potpunoj suradnji s državama članicama EU-a, promet tereta je nastavljen.

Usklađenost s Komunikacijom o zelenim trakama dovela je do znatnih poboljšanja u pogledu vremena čekanja na granicama, a time i u pogledu aktivnosti prijevoza tereta.

5. Sada, usred ponovnog izbijanja pandemije, važno je na najmanju moguću mjeru svesti poremećaje koje nove antipandemijske mjere mogu uzrokovati u gospodarstvu i poslovanju. Kriza je teško pogodila industriju i prometni sektor, a još jedan udarac bacio bi ih na koljena. S obzirom na ozbiljan učinak gubitaka i gospodarske krize povezane s bolešću COVID-19, sada je najvažnije održati gospodarsku aktivnost. Prijevoz tereta sustavno je relevantan za Uniju u održavanju njezina gospodarstva na unutarnjem i međunarodnom planu. To će biti moguće samo ako se roba i usluge mogu slobodno kretati na funkcionalnom i snažnom jedinstvenom tržištu, a osnovna povezanost osigurana je radnicima u prometu i putnicima, u mjeri u kojoj je to u skladu s javnozdravstvenim pitanjima. Poduzećima, tvornicama, zdravstvenim ustanovama i trgovini potrebno je zajamčiti da će lanci opskrbe funkcionirati i da će se osoblje moći kretati i preko granica.
6. Ciljevi Komunikacije iz ožujka 2020. i dalje su u potpunosti važeći. No, nakon sedam mjeseci od njihova uvođenja došlo je vrijeme da ojačamo neka načela iz Komunikacije o zelenim trakama na temelju stečenih iskustava i da ih prilagodimo ponovnom izbijanju pandemije. Ovom se Komunikacijom utvrđuju mjere kojima će se i dalje štititi kretanje robe i slobodno kretanje radnika u prometu preko granica s obzirom na zajedničke zdravstvene i gospodarske izazove s kojima se suočavamo.
7. Kako bi se inicijativom EU-a o zelenim trakama i dalje učinkovito podupiralo gospodarstvo i doprinijelo oporavku, moramo ukloniti preostale prepreke i održati dobro funkcioniranje jedinstvenog tržišta. To znači da je potrebno zajamčiti protok tereta, pružiti potporu bitnim radnicima u prometu, učiniti više u multimodalnoj logistici i osigurati minimalnu povezivost za putnike u svakom trenutku. Koordinacija, suradnja i transparentnost pokazali su se neophodnima te će i dalje biti nužni kako bi jedinstveno tržište bilo spremno za buduće krize.

II. Poboljšanje zelenih traka: jamčenje protoka tereta i logistike

8. Iako je 90 % od 178 graničnih prijelaza obuhvaćenih mrežom TEN-T usklađeno sa zahtjevima iz Komunikacije o zelenim trakama, na prelazak oko 5 % graničnih prijelaza i dalje se čeka znatno dulje od 15 minuta, uglavnom na neschengenskim granicama unutar EU-a. Kako bi se poduprlo kretanje teretnog prometa i prometni sektor, osigurala dostupnost opskrbnih lanaca i spriječila nova nestašica proizvoda, vrijeme je da se zajamči potrebno upravljanje prometom, potrebne usluge podrške i potrebna oprema radi minimiziranja kašnjenja.

9. Kako su države članice počele poduzimati nove mjere i uvoditi djelomična ograničenja kretanja, već je primijećeno da se radnici u prometu podvrgavaju karanteni, da su neka odmorišta zatvorena i da vozači ne mogu obnoviti dozvole. Stoga bismo trebali nastaviti s provedbom Komunikacije o zelenim trakama kako bi promet i dalje tekao nesmetano i prema potrebi dodatno poboljšati zelene trake kako bismo, bez obzira na opseg drugih sanitarnih mjera koje su na snazi, postigli barem sljedeće:
- sa svim se teretnim vozilima / plovilima i osobljem u prometu treba i dalje postupati na nediskriminirajući način, bez obzira na podrijetlo, odredište, zemlju registracije vozila/plovila te državljanstvo vozača/posade,
 - vozila kojima se na profesionalnoj osnovi prevozi bilo koja vrsta robe trebala bi imati mogućnost prelaska granice „zelenim trakama”,
 - trebalo bi izbjegavati dodatne procedure pri prelasku granice povezane s pandemijom bolesti COVID-19 i provoditi ih samo u mjeri u kojoj je to nužno i svrsishodno, od vozača teretnih vozila ne bi se trebalo tražiti da predoče bilo koju drugu ispravu osim svoje identifikacijske isprave i vozačke dozvole,
 - elektroničko podnošenje/predočenje dokumenata trebalo bi biti dovoljno i trebalo bi ga poticati (napominjemo da su neke države članice zaista iskoristile krizu kako bi razvile takav sustav – vidjeti u nastavku),
 - trebalo bi održavati tranzitne koridore kroz države članice, barem duž mreže TEN-T. Vozilima koja se koriste u privatne svrhe, kao i za prijevoz putnika trebalo bi omogućiti tranzit kroz zemlju bez testiranja, neovisno o tome iz koje zone dolaze, ako se kreću isključivo tranzitnim koridorom (koridorima),
 - u mjeri i u razdoblju koji su potrebni za rješavanje zaostataka države članice mogle bi predvidjeti odstupanja od postojećih vrsta ograničenja vožnje (tjedne zabrane, noćne zabrane, zabrane buke i sektorske zabrane itd.) radi osiguravanja neometanog prijevoza tereta,
 - policijski sat ne bi se trebao primjenjivati na prijevoz tereta ili na radnike u prometu,
 - trebalo bi osigurati dostupnost pomoćnih usluga, kao što su stanice za opskrbu gorivom, minimalni sanitarni uvjeti (npr. odmorišta sa sanitarnim čvorovima i tuševima), dostava hrane (npr. hrana za van, automati za prodaju hrane) i usluge smještaja, a države članice trebale bi utvrditi lokacije gdje se te usluge pružaju u aplikaciji *Green Lanes* – vidjeti u nastavku.
10. Komisija priznaje da razlozi za prometne gužve na brojnim granicama nisu povezani samo s bolešću COVID-19, nego da se na tim graničnim prijelazima dugo čekalo i prije aktualne pandemije zbog organizacijskih i infrastrukturnih razloga, kao što je, u slučaju schengenskih granica, nedovoljan broj službenika za granični nadzor. Sada je važno da države članice, na temelju koncepta zelene trake, optimiziraju prelazak granice upotrebom inteligentnih sustava za nadzor granica, preispitaju potrebe za nekim mjerama blokiranja i razviju inteligentne sustave, kao što je naplata cestarina bez potrebe za zaustavljanjem vozila. Države članice podsjećaju se i na to da ECDC ne

preporučuje neopravdanu upotrebu dezinficijensa za suzbijanje širenja bolesti COVID-19⁴.

11. COVID-19 snažno je potaknuo uvođenje digitalnih rješenja. Takva rješenja mogu ubrzati postupke i pomoći vozačima, poduzećima i tijelima da bolje predvide promet i budu spremni na izvanredne situacije. Takvi alati, koji se temelje na elektroničkim dokumentima o teretu i utovaru, ITS-u/RIS-u i carinskim formalnostima trebali bi biti široko dostupni, uvijek prihvaćeni i razvijeni na automatiziran način, koji je jednostavan za uporabu i prilagođen korisnicima. Komisija će nastaviti osiguravati potreban zakonodavni okvir i financijski podupirati promet „bez papirnatih dokumenata”.
12. Aplikacija *Galileo Green Lane*, koju je u travnju pokrenula agencija GSA, dobila je pozitivne ocjene dionika iz industrije i država članica. Osigurala je praćenje usklađenosti sa zahtjevom da se ne premašuje maksimalno vrijeme čekanja od 15 minuta na svakom graničnom prijelazu pružanjem usluga vozačima kamiona i potpore graničnim tijelima. Agencija GSA ponovno će pokrenuti tu aplikaciju što je prije moguće. Države članice pozivaju se da Komisiji dostave relevantne informacije, primjerice o odmorištima i stanicama za opskrbu, kako bi se te informacije uključile u aplikaciju *Green Lanes*. Komisija će razmotriti dodatne funkcionalnosti aplikacije, primjerice njezino proširenje na više graničnih prijelaza u zemljama zapadnog Balkana. Na upotrebu aplikacija za praćenje kontakata potiču se i vozači i prekogranični radnici.
13. Pregledi kamiona na cesti neophodni su za osiguravanje sigurnosti na cestama. Istodobno ugrožavaju zdravlje i sigurnost vozača i inspektora. Kako bi se ublažili rizici tijekom pregleda, države članice potiču se da, u mjeri u kojoj je to moguće, fizičke preglede zamijene onima bez kontakta i bez papirnatih dokumenata prihvaćanjem e-isprava i primjenom digitalnih rješenja kojima se uklanja potreba za ulaskom u kamion radi preuzimanja podataka iz tahografa.
14. Naravno, prijevoz tereta ne zaustavlja se na granicama EU-a. Smjernice za zelene trake pridonose osiguravanju nesmetane mobilnosti robe⁵ i radnika u prometu (uključujući pomorce) na vanjskim granicama EU-a. Postoji snažna potreba za pojačanom suradnjom sa svim susjednim zemljama, s obzirom na to da su one ključni partneri EU-a, u provedbi i koordinaciji mjera zelenih traka. Nacionalna tijela država članica EGP-a te Švicarske i Ujedinjene Kraljevine, s kojom se postupa kao s članicom EU-a do isteka prijelaznog razdoblja, blisko surađuju s državama članicama i Komisijom. Komisija nastoji proširiti uspostavu zelenih traka u šest država zapadnog Balkana (WB6). Ta inicijativa, čiji je cilj osigurati neometan tranzit u regiji i s EU-om, pokazala se vrlo uspješnim primjerom regionalne suradnje. Komisija će nastaviti raditi na ostvarivanju punog potencijala te inicijative i uzima u obzir korisne rasprave koje su održane u tom području sa Stalnim tajništvom Prometne zajednice. Isto tako, Komisija će nastaviti rješavati probleme s partnerskim zemljama koje dijele izravnu kopnenu granicu s EU-om (Istočno partnerstvo i Turska). To uključuje suradnju u pogledu predugog čekanja na graničnim prijelazima, s ciljem osiguravanja

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

⁵ Uključujući pomoć iz pričuve sustava rescEU koja se u okviru Mehanizma Unije za civilnu zaštitu pruža državama sudionicama (Norveška, Island, Turska, Srbija, Crna Gora, Sjeverna Makedonija).

neprekinutog uvoza osnovnih potrepština (npr. medicinskih potrepština). Nadalje, izvoz robe za humanitarnu i razvojnu pomoć partnerskim zemljama, kako bi se moglo reagirati na pandemiju bolesti COVID-19, jedna je od brojnih aktivnosti koje su olakšane primjenom pristupa zelenih traka na takvim prijelazima.

III. Radnici u prometu neophodni su radnici

15. Radnici u prometu prijeko su potrebni kako gospodarstvo ne bi stalo. Kada su u Europi u proljeće 2020. bile na snazi mjere ograničenja kretanja, radnici u prometu nastavili su obavljati svoje dužnosti, uključujući, prema potrebi, preko granica kako bi se osiguralo neometano kretanje zaliha, ugrožavajući ponekad pritom svoje zdravlje i dobrobit.
16. U skladu s točkom 19. podtočkom (b) Preporuke Vijeća (EU) 2020/1475⁶ tijela svih država članica trebala bi odrediti i prihvatiti osoblje u prometu i pružatelje usluga kao neophodne radnike te se od njih ne bi trebalo zahtijevati da se podvrgnu karanteni dok izvršavaju svoje nužne funkcije. Međutim, trebalo bi osigurati njihovu potpunu zdravstvenu zaštitu, među ostalim i osiguravanjem odgovarajućih osobnih zaštitnih sredstava kad god je to potrebno.
17. Države članice ne bi trebale zahtijevati sustavno testiranje radnika u prometu na graničnim prijelazima ili iza granice. Time bi se stvorili nepotrebni redovi i produljilo vrijeme potrebno za prelazak granice. Isto tako, sustavno testiranje nije izvedivo ni praktično za osoblje u prometu koje mora prelaziti granice nekoliko puta tjedno.
18. Popis zanimanja obuhvaćenih definicijom osoblja u prometu ne bi trebao biti iscrpan. Osim vozača, osoblja u vlaku, pilota, zapovjednika plovila i posade, definicija bi trebala obuhvaćati osoblje za održavanje, osoblje na terminalima i osoblje koje upravlja prometom, zaposlenike upravitelja infrastrukture, i to i za prijevoz robe i putnika itd. Svi bi se ti radnici trebali moći kretati i prelaziti granice bez ikakvih ograničenja, uključujući bilo kojim prijevoznim sredstvom koje trebaju upotrebljavati za prelazak granice ako je to potrebno za obavljanje njihovih dužnosti⁷.
19. Komisija od ožujka predlaže upotrebu standardne „potvrde za radnike u međunarodnom prometu”. Tom se potvrdom mogu koristiti sve osobe koje rade u/na prijevoznom sredstvu koje prevozi robu ili putnike, a posebno vozači; sve osobe koje putuju na mjesto na kojem se nalazi prijevozno sredstvo u/na kojem će početi raditi; ili bilo koja druga osoba koja radi u prometnom sektoru. Za potrebe prelaska unutarnjih granica Unije, nositelj potvrde treba se smatrati radnikom u međunarodnom prometu. Za potrebe obuhvaćene potvrdom za radnike u međunarodnom prometu, države članice ne bi trebale zahtijevati predočenje drugih dokumenata (npr. različitih obrazaca za lociranje itd.). To se posebno odnosi na kopnene granice.
20. Ta je potvrda objavljena i u Prilogu 40. Praktičnom priručniku EU-a za službenike graničnog nadzora kojim se nadležna tijela država članica služe pri obavljanju

⁶ Preporuka Vijeća (EU) 2020/1475 od 13. listopada 2020. o koordiniranom pristupu ograničavanju slobodnog kretanja kao odgovor na pandemiju bolesti COVID-19, SL L 337, 14.10.2020., str. 3.

⁷ S takvim se problemima u proljeće susreo npr. strojovođa koji prelazi granicu taksijem kako bi preuzeo lokomotivu ili vozač kamiona koji se vraća kući u kombiju s drugima.

granične kontrole⁸. Komisija će istražiti može li Gospodarska komisija Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE) time obuhvatiti i stalno osoblje u cestovnom i željezničkom prometu, kao što je već slučaj sa zrakoplovnom i pomorskom posadom.

21. U sektoru pomorskog prometa zaposleni su pomorci iz cijelog svijeta, ali globalna ograničenja putovanja trenutačno otežavaju redovitu mobilnost tih neophodnih radnika. Mnogi su pomorci trenutačno zaglavili na svojim plovilima i rade dulje od 11 mjeseci, što je maksimalno razdoblje koje pomorac smije provesti na brodu bez odmora utvrđeno međunarodnim pravom, dok njihovi kolege na kopnu ne mogu putovati i prelaziti granice kako bi ih zamijenili. To može dovesti do prekida u lancu opskrbe i ugrožava sigurnost vodnog prometa.
22. Države članice stoga bi trebale i dalje pomorcima olakšavati putovanje, osiguravati njihovu mobilnost te im u svakom trenutku omogućiti tranzit i prelazak granica⁹. Slično kao i radnici u prometu, u točki 19. podtočki (h) Preporuke Vijeća (EU) 2020/1475 pomorci se klasificiraju kao putnici koji putuju zbog nužne funkcije ili potrebe i od kojih se ne bi trebalo zahtijevati da se podvrgnu karanteni dok izvršavaju tu funkciju. Osim toga, države članice trebale bi pomorcima osigurati pristup viznim uslugama i dopustiti sigurne zamjene posada u svojim lukama. Brodovlasnici bi posadi trebali omogućiti pristup odgovarajućim osobnim zaštitnim sredstvima kako bi zaštitili vlastito zdravlje i zdravlje drugih osoba tijekom putovanja i na brodu. U posebnom kontekstu pomorskog prijevoza na velike udaljenosti testiranjem prije ukrcaja štite se pomorci i izbjegava izbijanje bolesti na plovilima dok plove daleko od luke, kada je posadi i putnicima onemogućen pravodoban pristup zdravstvenoj skrbi na kopnu. Službe Komisije i Europska služba za vanjsko djelovanje nastavit će surađivati s relevantnim međunarodnim organizacijama kako bi poboljšale mobilnost brodskih posada izvan Europe.
23. Na sličan način, zapovjednicima i posadi plovila unutarnje plovidbe mora biti omogućeno ukrcati se i iskrcati u lukama unutarnjih plovnih putova na plovnim putovima EU-a. Neophodno je da radnici unutarnje plovidbe mogu putovati i prelaziti granice u državama članicama EU-a radi kontinuiteta logističkih operacija na plovnim putovima EU-a. Ometanje slobodnog kretanja posade plovila unutarnje plovidbe može dovesti do rizika da brodari ugrožavaju usklađenost s Direktivom 2014/112 o organizaciji radnog vremena u plovidbi unutarnjim vodnim putovima. Operatori plovila unutarnje plovidbe trebali bi posadi osigurati i pristup odgovarajućim osobnim zaštitnim sredstvima radi zaštite vlastitog zdravlja i zdravlja putnika.

IV. Bolja koordinacija i informiranje

24. Mrežu nacionalnih kontaktnih točaka za promet uspostavila je i vodila Komisija na početku pandemije bolesti COVID-19. Povod stvaranju te neformalne mreže bilo je poticanje koordinacije i razmjene informacija među upravama država članica, raspravljanje o poteškoćama, prikupljanje ažuriranih podataka o stanju na granicama i razmjena najboljih praksi. Omogućivanjem brze razmjene informacija među državama

⁸ Prilog 40. Praktičnom priručniku EU-a za službenike graničnog nadzora, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/certificate-for-international-transport-worker.zip>

⁹ Komunikacija Komisije – Smjernice za zaštitu zdravlja, repatrijaciju i putne aranžmane pomoraca, putnika i drugih osoba na brodovima, C(2020) 3100, SL C 119, 14.4.2020., str 1.–8.

članicama potaknuta je rana razmjena povratnih informacija među državama članicama o nacionalnim mjerama s prekograničnim implikacijama, povećano je povjerenje i smanjena pojava jednostranih mjera.

25. Stoga, kada se zbog izvanrednog stanja ili krize aktivira integrirani politički odgovor na krizu (IPCR), Komisija bi trebala aktivirati mrežu nacionalnih kontaktnih točaka, što podrazumijeva češće interakcije i veći protok informacija. Države članice trebale bi odrediti službenu nacionalnu kontaktnu točku na primjereno vodećem položaju kako bi se osigurala koordinacija među relevantnim nacionalnim tijelima. Nacionalne kontaktne točke za promet trebale bi osigurati potrebne informacije o problematičnim graničnim prijelazima i sastajati se u slučaju potrebe za hitnim djelovanjem. Komisija snažno potiče aktivno i potpuno sudjelovanje svih država članica.
26. Nacionalne kontaktne točke država članica trebale bi pružiti informacije o odlukama o nacionalnoj politici u području prometa, posebno onima koje utječu na prekogranično kretanje tereta ili putnika, kretanje radnika u prometu i to, kad god je to moguće, znatno prije uvođenja tih mjera kako bi se omogućile povratne informacije i pružila prilika drugim državama članicama i Komisiji da reagiraju. Države članice trebale bi prema potrebi uključiti druga relevantna ministarstva i odjele te se mogu služiti forumom za razmjenu informacija i ideja o najboljim praksama.
27. Mreža se pokazala učinkovitim alatom kojim je omogućena brza razmjena informacija i opsežna procjena učinaka mjera za sprečavanje širenja zaraze koje utječu na promet. Tijekom ljetnih mjeseci rjeđe se upotrebljavala, ali sada predlažemo ponovno pokretanje mreže kontaktnih točaka kako bi se riješio problem novog niza odgovornosti za zelene trake iz ove Komunikacije, kao što je i zatraženo u zaključcima Vijeća – vidjeti u nastavku.
28. Kako bi se omogućio bolji pregled, sve informacije povezane s mobilnošću za individualne putnike i profesionalne pružatelje usluga prijevoza trebale bi biti dostupne na jednom, ažuriranom internetskom portalu koji je jednostavan za uporabu. Stoga će Komisija sadržaj internetske stranice za praćenje odgovora na COVID-19 prenijeti na internetsku stranicu *Reopen EU*.

V. Multimodalne zelene trake

29. U izvornoj Komunikaciji o zelenim trakama navodi se da prelazak granice „zelenom trakom” ne bi trebao biti dulji od 15 minuta za sav prijevoz tereta. Za postizanje tog cilja potrebno je svesti na najmanju moguću mjeru sve kontrole, provjere i preglede. To vrijedi za sva teretna vozila, vlakove, plovila i zrakoplove. Cilj je učiniti prometni sektor što učinkovitijim i svesti skupe zastoje na najmanju moguću mjeru.
30. Pritisak za postizanje promjene stvoren aktualnom krizom također bi trebao potaknuti promjene u interesu jedinstvenog tržišta, kako bi održivost i digitalizacija otvorile put k oporavku. Komisija stoga poziva na osiguravanje multimodalnog i intermodalnog funkcioniranja zelenih traka kako bi se iskoristio puni potencijal svih vrsta prijevoza.
31. Pandemija bolesti COVID pokazala je da željeznički prijevoz tereta, uz to što je relativno povoljan za okoliš, može biti način prijevoza koji je pouzdan i otporan na poremećaje. Željeznice su bile izuzetno bitne za održavanje cjelovitosti opskrbnih lanaca tijekom krize, a za intermodalni prijevoz potreban je manji broj interakcija ljudi od cestovnog jer su potrebne samo za utovar i istovar i uključeno je manje vozača.

Pandemija je stvorila posebnu situaciju s mnogo slobodnih željezničkih kapaciteta zbog naglog pada željezničkog putničkog prometa. Praćenje funkcioniranja željezničkih teretnih koridora pokazalo je da se tijekom početne faze ograničenja kretanja u travnju, kada je putnički promet smanjen, točnost usluga željezničkog prijevoza tereta znatno povećala: zabilježena kašnjenja smanjila su se za od trećinu do upola¹⁰.

32. To poboljšano funkcioniranje željezničkog prijevoza tereta mora se očuvati. Upravitelji infrastrukture i željeznička poduzeća trebali bi se usredotočiti na smanjenje kašnjenja na granicama i povećati fleksibilnost. U tu svrhu željeznički prijevoznici mogli bi se na najbolji način koristiti mehanizmima za međunarodno upravljanje izvanrednim situacijama, kao što su oni uspostavljeni nakon zatvaranja linije Rastatt¹¹. U okviru tih mehanizama predviđena je mreža za koordinaciju i razmjenu informacija na operativnoj razini u izvanrednim okolnostima. Komisija će razmotriti podnošenje zakonodavnog prijedloga kojim bi se zahtijevalo stalno praćenje pridržavanja voznog reda i točnosti željezničkih teretnih vlakova na graničnim postajama, uključujući vrijeme čekanja kako je navedeno na karti graničnih prijelaza u prilogu.
33. Kako bi se ukinula zaustavljanja na granici zbog tehničkih provjera i time ubrzao prelazak granice te ostvario istinski jedinstveni europski željeznički prostor, sada kada je tehnički stup četvrtog željezničkog paketa stupio na snagu u svim državama članicama krajem listopada, države članice trebale bi ubrzati ukidanje nacionalnih pravila kojima se zahtijeva pregled vlakova na granicama (ispitivanje kočnica itd.) izvan okvira onoga što se zahtijeva propisima EU-a, koji pružaju potpuno dostatna jamstva sigurnosti. Takve dodatne inspekcije trenutačno traju mnogo dulje od cilja od 15 minuta prelaska granice. Upravitelji infrastrukture trebali bi održavati pouzdanost željezničkog prijevoza tereta i brzinu prolaska kroz granične prijelaze pojačanom suradnjom¹² u području pravila prioriteta za dodjelu željezničkih kapaciteta i operativnog upravljanja za prekogranične željezničke usluge.
34. Ne dovodeći u pitanje sigurnost, predlaže se da se dopusti vožnja vlakova strojovođama s razinom poznavanja jezika A2 (umjesto uobičajenog B1), pribjegavajući time fleksibilnosti koja je omogućena postojećim pravilima za promet vlakova na dionicama između graničnih kolodvora u blizini granice.¹³ Taj bi pristup bio posebno prikladan za „jednostavne” rute koje prelaze granice. Alternativno, prelazak granica mogao bi se olakšati omogućivanjem veće fleksibilnosti u pogledu jezika koje strojovođe mogu upotrebljavati za komunikaciju o ključnim sigurnosnim pitanjima.

¹⁰ Vidjeti Platformu za informiranje korisnika RNE-a: <https://cip.rne.eu/>

¹¹ Zbog incidenta u blizini Rastatta u Njemačkoj 12. kolovoza 2017. intenzivno korištena dionica željezničke pruge, dio željezničkog teretnog koridora Rajna – Alpe, bila je zatvorena za sav promet gotovo dva mjeseca. Budući da su alternativni pravci bili ograničeni u pogledu kapaciteta i interoperabilnosti, incident je uzrokovao znatne financijske gubitke i naštetio željezničkom prijevozu robe. Komisija je u suradnji s ključnim dionicima pronašla europska rješenja uspostavivši mjere za djelotvornije ublažavanje takvih incidenata u budućnosti. U Priručniku za međunarodno upravljanje izvanrednim situacijama, koji je proizašao iz te situacije, opisuju se norme koje će u slučaju međunarodnog poremećaja omogućiti nastavak željezničkog prometa na najvišoj mogućoj razini i osigurati bolje informacije o stanju poremećaja, poduzetim mjerama, alternativama i učincima na protok prometa.

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

¹² Vidjeti članak 37. Direktive 2012/34/EU.

¹³ Vidjeti točku 8. podtočku 3. Priloga VI. Direktivi 2007/59/EZ.

To bi bilo moguće ako se komunikacija u skladu sa standardima propisanim pravom Unije može osigurati upotrebom jezika koje upravitelji infrastrukture trenutno ne navode, ali kojima vrlo dobro vladaju i strojovođa i kontrolni centar. Naposljetku, dodatno olakšavanje i poboljšanje kapaciteta željezničkog prijevoza tereta bilo bi moguće kad bi države članice uspostavile aranžmane između željezničkih prijevoznika kako bi se strojovođama s potrebnim posebnim znanjem o vuči tereta omogućio rad u kombinaciji sa strojovođama koji obično rade na putničkim vlakovima, a imaju potrebno znanje jezika odnosno poznaju međunarodne rute.

35. Pomorski promet u potpunosti funkcionira tijekom pandemije te u Europu dovozi hranu, medicinsku opremu, energetske proizvode i drugu robu. Brodovima se prevozi 75 % robne razmjene EU-a s ostatkom svijeta i 30 % tereta na unutarnjem tržištu. Njegovo neprekidno funkcioniranje stoga je od temeljne važnosti za gospodarstvo EU-a i njegovu opskrbu osnovnom i drugom robom.
36. Kako bi se osigurali neometani pomorski prijevoz i neprekinuti trgovinski tokovi, trebalo bi izbjegavati preusmjerenje brodova i odgađanje pristajanja u luci kad god je to moguće. Države članice trebale bi dopustiti zamjenu posade u svojim lukama, a pomorci će možda trebati ostati u hotelima ili privremenom smještaju dok čekaju na prometnu vezu za povratak kući ili ukrcaj. Time se izbjegavaju poremećaji lučkih operacija zbog čekanja brodova na zamjenu posade i drugih ograničenja povezanih s bolešću COVID-19.
37. Države članice trebale bi tijekom primjene svojih nacionalnih pravila o kontrolama usklađenosti plovila unutarnje plovidbe koje provode provedbena tijela, uključujući nacionalne odredbe kojima se prenosi Direktiva 2016/1629, uzeti u obzir potrebu za izbjegavanjem nepotrebnih kašnjenja pri obavljanju prijevoza.
38. Kad je riječ o svjedodžbama članova posade plovila unutarnje plovidbe, osim onih obuhvaćenih Direktivom 96/50, države članice trebale bi tijekom primjene svojih nacionalnih odredaba nastojati omogućiti da posada na unutarnjoj plovidbi nastavi s aktivnostima na svojim radnim mjestima do kraja razdoblja izvanrednih ograničenja povezanih s pandemijom. Sličan pristup trebalo bi primijeniti za produljenje ugovora o radu ako zamjene posade nisu moguće zbog nedostupnosti posade. Neki članovi posade možda neće moći obaviti periodične zdravstvene preglede te se stoga preporučuju pragmatična rješenja kako bi se iznimno dopustio ulazak u službu ili nastavak službe ako je takva mogućnost predviđena nacionalnim pravom.
39. Upravitelji infrastrukture trebali bi osigurati fleksibilne operacije (24 sata dnevno, 7 dana u tjednu) cjelokupne prekogranične infrastrukture za unutarnje plovne putove kako bi se omogućila plovidba i izbjeglo nepotrebno vrijeme čekanja.
40. Usluge u lukama i na terminalima, ključnim točkama za globalnu trgovinu i multimodalni prijevoz, nastavile su funkcionirati tijekom pandemije, ali su njihovi radni modaliteti prilagođeni kako bi se smanjio ljudski kontakt tijekom operacija kontrole i prekrcaja (kao što su automatska provjera na ulazu, regulirani pristup šalterima, digitalna predaja prijevozne dokumentacije) i upotrebljavala osobna zaštitna oprema ako se kontakt ne može izbjeći. Zaraza ili izolacija znatnog dijela osoblja terminala prekinule bi logistički lanac, što bi dovelo do kašnjenja u distribuciji robe i ometanja operacija na početku lanca. Stoga, kako bi se osiguralo neometano prebacivanje tereta na druge vrste prijevoza kako bi taj teret nastavio svoj put,

operatori terminala i luka trebali bi imati potrebna sredstva za zaštitu svojih radnika i kontinuitet rada terminala. Kad god je to moguće, trebalo bi podržavati automatizaciju rada i digitalnu razmjenu podataka umjesto papirnatih dokumenata.

41. Tijekom proljeća i ljeta, zbog poremećaja u lancima opskrbe, neke luke i terminali unutarnjih plovnih putova imali su problema s nakupljanjem praznih kontejnera, što je dovelo do zakrčenja lučkog prostora i poremećaja u svakodnevnom radu. Brodari bi trebali nastojati održavati stalan i stabilan protok svojih usluga, dok bi lučke uprave trebale pratiti situaciju i, prema potrebi, pomagati operaterima terminala da riješe moguće probleme povezane s poremećajima. Kako bi se olakšao protok robe u lukama, ako je to moguće i potrebno, države članice trebale bi, u okviru svoje slobode odlučivanja u skladu s relevantnim odredbama prava Unije, omogućiti fleksibilnost u carinskim postupcima i drugim formalnostima kao što je, primjerice, produljenje rokova.
42. Države članice istodobno su provele mjere za olakšavanje operacija zračnog prijevoza tereta i u ranoj su fazi ukinule sva svoja ograničenja kojima se zabranjuju teretni letovi, kao i neopravdana ograničenja za članove posade koji obavljaju usluge zračnog prijevoza tereta, u interesu kontinuiteta lanca opskrbe. Države članice trebale bi nastaviti osiguravati neometani prijevoz tereta tijekom cijelog aktualnog rasplamsavanja pandemije i mogućih kasnijih valova, među ostalim održavanjem zračnih luka za prijevoz tereta otvorenima ili održavanjem dostatnih mogućnosti za rukovanje teretom kada su zračne luke zatvorene zbog ekonomskih razloga, kako bi se izbjegli poremećaji u prijevozu robe.

VI. Plan za krizne situacije i bolji načini postupanja s iznimkama

43. Zahvaljujući vrlo dobroj suradnji s Europskim parlamentom i Vijećem, zakonodavstvo za hitne slučajeve i regulatorna izuzeća specifična za sektor doneseni su u rekordnom vremenu ove godine. U kombinaciji s nizom smjernica za pojedine sektore koje je izdala Komisija, to je bilo ključno za podršku prijevoznicima u prevladavanju poremećaja u tokovima i lancima opskrbe. Hitno djelovanje, ako i kada je potrebno, izuzetno je važan čimbenik. Međutim, pravo EU-a može se još bolje prilagoditi kriznim situacijama.
44. Iako mogu biti potrebna odstupanja u pogledu vožnje i trajanja odmora vozača u izvanrednim okolnostima, ta odstupanja moraju biti strogo kratkoročna (npr. kako bi se prevladali privremeni manjkovi vozača) i ni u kojem slučaju ne bi smjela ugroziti sigurnost i dostojne radne uvjete za vozače ili transparentnost za provedbena tijela. U situacijama koje na sličan način utječu na sve ili većinu država članica bilo bi bolje da se slična opća načela (vrijeme početka, vrijeme završetka, trajanje) primjenjuju na odstupanja u svim pogođenim državama članicama. U okviru budućeg plana za izvanredne situacije, koji je Vijeće nedavno zatražilo (vidjeti u nastavku), Komisija će razmotriti zakonodavne izmjene radi pojednostavnjenja sustava odstupanja od pravila o cestovnom prijevozu u pogledu vožnje i trajanja odmora. Kako bi odgovorila na hitne potrebe povezane s aktualnim rasplamsavanjem pandemije bolesti COVID-19, Komisija će državama članicama pružiti smjernice kako bi se osigurala minimalna razina koordinacije odstupanja koja bi se mogla donijeti na nacionalnoj razini. Na primjer, bilo bi smisljeno dopustiti privremene iznimke u odnosu na trajanje i uvjete odmora vozača kamiona, slične onima dopuštenima u proljeće, kao što je vremenski ograničena mogućnost spavanja u kabini.

45. Uredbom o skupnim mjerama¹⁴ predviđena su vremenski ograničena odstupanja od postojećih pravila EU-a za sve vrste kopnenog prometa i za pomorsku sigurnost. U njoj su utvrđene privremene mjere primjenjive na produljivanje valjanosti određenih potvrda, dozvola i ovlaštenja te odgodu određenih redovnih provjera i osposobljavanja. Pojedine države članice iskoristile su sve odredbe o fleksibilnosti uključene u tu uredbu, što dokazuje da su bile zaista potrebne i korisne. S obzirom na ponovno širenje bolesti COVID-19, Komisija je spremna predložiti ažuriranje režima tako da se svim državama članicama omogući da iskoriste sva potrebna odstupanja, uključujući one koja su iskoristile mogućnost da ne sudjeluju u primjeni važeće Uredbe o skupnim mjerama.
46. Međutim, sve su zakonodavne mjere te vrste privremene, tj. osmišljene su za određeno razdoblje s vremenskim ograničenjem učinka. Srednjoročno bi trebalo pregledati cjelokupno zakonodavstvo u području prometa kako bi se provjerilo je li ono otporno na krizne situacije. Prema potrebi, trebalo bi uključiti posebne odredbe za postupanje u izvanrednim situacijama.
47. Konvencijom o radu pomoraca (MLC) Međunarodne organizacije rada iz 2006. propisano je da bi maksimalno trajanje službe na brodu prije nego što pomorac dobije pravo na repatrijaciju trebalo biti 11 mjeseci. Produljenja tog razdoblja mogla bi negativno utjecati na zdravlje pomoraca i dovesti do umora i time ugroziti pomorsku sigurnost.
48. Države luke imaju ulogu u osiguravanju provedbe te konvencije. U Pariškom memorandumu o suglasnosti¹⁵ poziva se nadzorna tijela država članica luka da se tijekom svih inspekcijskih pregleda usredotoče na pitanja povezana s Konvencijom o radu pomoraca i isteklim ugovorima o radu pomoraca. U okružnici se navodi da „okolnosti koje otežavaju ili opterećuju repatrijaciju ne predstavljaju višu silu”. Komisija potiče države članice da slijede taj pristup.
49. Inspekcijski pregledi u okviru nadzora države luke ključni su za osiguravanje sigurnosti prijevoza i trebali bi se obavljati uobičajenom učestalošću. Države članice ili relevantna nadležna tijela trebali bi osigurati da inspektori imaju pristup dostatnoj količini osobne zaštitne opreme kako bi se zaštitili tijekom inspekcija. Kao i u svim drugim situacijama s posjetiteljima na plovilu, osobnu zaštitnu opremu bi tijekom inspekcija trebali nositi i pomorci, a brodovlasnik bi je trebao osigurati u dovoljnim količinama.
50. Za pomorce su potrebne svjedodžbe, posebno medicinske, i s njima povezane provjere kako bi se utvrdili dobrobit i zdravlje pomoraca, kao i njihova dostatna razina osposobljavanja. Njihovo redovito obnavljanje i/ili produljenje valjanosti, u skladu sa zahtjevima primjenjivog prava Unije i međunarodnog prava, osigurava pomorsku sigurnost i smanjuje vjerojatnost nesreća.

¹⁴ Uredba (EU) 2020/698 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. svibnja 2020. o utvrđivanju posebnih i privremenih mjera zbog izbijanja bolesti COVID-19 u pogledu obnove ili produljenja određenih potvrda, dozvola i ovlaštenja te odgodi određenih redovnih provjera i redovnih osposobljavanja u određenim područjima zakonodavstva o prometu

SL L 165, 27.5.2020., str. 10.–24.

¹⁵ Odobrio i objavio PSCircular 97 Rev.4 15. rujna 2020.

51. U zrakoplovstvu su dvjema uredbama¹⁶ predviđena privremena odstupanja od nekih postojećih propisa EU-a s obzirom na dosad nezabilježen pad zračnog prometa uzrokovan pandemijom bolesti COVID-19. Prvo, pandemija je uzrokovala poteškoće u poštovanju određenih odredbi Uredbe o zračnom prijevozu¹⁷ i Direktive o zemaljskim uslugama¹⁸. Komisija je donijela privremene propise kako bi pogođene dionike, države članice i Komisiju oslobodila od primjene određenih administrativnih pravila i osigurala bolju financijsku perspektivu za dionike u pogođenom sektoru. S obzirom na nastavak krize Komisija je spremna po potrebi iskoristiti svoje delegirane ovlasti kako bi produljila relevantna odstupanja predviđena Uredbom o zračnom prijevozu. Drugo, kad je riječ o slotovima u zračnim lukama, načelo „upotrijebiti ili izgubiti” suspendirano je za ljeto 2020., a Komisija je otad upotrijebila svoje delegirane ovlasti za produljenje izuzeća na red letenja za zimu 2020./2021. Osim toga, Komisija će uskoro predložiti izmjenu pravila o oslobođenjima u pogledu slotova kako bi se osiguralo učinkovito korištenje kapaciteta zračnih luka i bolja usklađenost oslobođenja sa stvarnim i predviđenim razinama zračnog prometa. Postavljanjem određenih uvjeta nastojat će se izbjeći zloupotreba izuzeća.
52. U nedavnim zaključcima Vijeća¹⁹ prepoznata je potreba da se mobilnost radnika u prometu i operacije prijevoza razmotre s europskog i međunarodnog gledišta. U zaključcima se navodi da bi u kriznim vremenima zatvaranje granica unutar Europske unije trebalo izbjegavati, a protok robe, uključujući kroz točke ulaska u Uniju, trebao bi ostati neometan. Vijeće je pozvalo Komisiju da izradi plan za nepredvidive situacije za europski sektor teretnog prometa u slučaju pandemije i drugih kriznih situacija velikih razmjera, uključujući uspostavu usklađenog regulatornog okvira u pogledu izuzeća koja treba primijeniti u slučaju izbijanja pandemija i drugih kriznih situacija velikih razmjera, mjere za osiguravanje koordinacije na razini EU-a i jasne smjernice koje se temelje na procjeni mjera poduzetih za rješavanje krize uzrokovane bolešću COVID-19.
53. Ovom se Komunikacijom utvrđuju osnovice hitnih elemenata kriznog plana. Komisija se obvezala provesti temeljitu procjenu i opsežna savjetovanja u pripremi kriznog plana za pandemiju kojim se predviđaju fleksibilne, brzo provedive, djelotvorne i učinkovite mjere. Planom bi trebao biti obuhvaćen prijevoz tereta i putnika. Komisija namjerava podnijeti taj plan 2021., zajedno sa zakonodavnim prijedlozima navedenima u ovoj Komunikaciji, i nada se dobroj suradnji s Europskim parlamentom i Vijećem.

Akcijski plan za izvanredne situacije u prometu nastale zbog pandemije

¹⁶ Uredba (EU) 2020/459 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. ožujka 2020. o izmjeni Uredbe Vijeća (EEZ) br. 95/53 o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice, SL L 99, 31.3.2020., str. 1.–4. i Uredba (EU) 2020/696 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. svibnja 2020. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici s obzirom na pandemiju bolesti COVID-19, SL L 165, 27.5.2020., str. 1.–6.

¹⁷ Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici (preinaka) (SL L 293, 31.10.2008., str. 3. – 20.).

¹⁸ Direktiva Vijeća 96/67/EZ od 15. listopada 1996. o pristupu tržištu zemaljskih usluga u zračnim lukama Zajednice, SL L 272, 25.10.1996., str.36.–45.

¹⁹ Zaključci Vijeća o strateškom promišljanju plana za nepredvidive situacije za europski sektor teretnog prometa u slučaju pandemije i drugih kriznih situacija velikih razmjera

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

- Revizija režima Uredbe o skupnim mjerama;
- Sustavni pregled zakonodavstva kako bi se po potrebi uključile odredbe za slučaj krize;
- Smjernice za države članice kako bi se osigurala minimalna razina koordinacije odstupanja od pravila za cestovni promet u pogledu vožnje i trajanja odmora;
- Predlaganje kriterija za minimalne osnovne usluge u području putničkog prijevoza;
- Stalno praćenje pridržavanja voznog reda i točnosti željezničkih teretnih vlakova na graničnim postajama, uključujući vrijeme stajanja;
- Revizija propisa EU-a o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice
- Produljenje izvanrednih mjera za obavljanje zračnog prijevoza s obzirom na pandemiju bolesti COVID-19 delegiranim aktom, ako je to opravdano primjenjivim kriterijima.

VII. Osnovna povezivost za putnike

54. Iako je primarni cilj zelenih traka bio održati protok tereta i osigurati dostupnost osnovnih usluga, jednako je važno osigurati osnovnu povezanost za putnike unutar i između država članica i šire. Svima koji moraju putovati, zbog profesionalnih ili obiteljskih²⁰ razloga, trebalo bi to u načelu omogućiti. Riječ je primjerice o onima koji ne mogu raditi od kuće, koji idu u školu, radnicima u sektoru zdravstva i skrbi, pružateljima prekograničnih usluga i sezonskim radnicima itd.
55. Države članice i lokalna tijela načelno ne bi trebali zabranjivati pružanje usluga prijevoza²¹. Trebalo bi izbjegavati i ograničenja individualnog prijevoza (npr. automobila, motocikala ili bicikala) jer je rizik širenja virusa u tom kontekstu vrlo ograničen. U gradovima i regijama potrebno je održati odgovarajuće usluge kolektivnog prijevoza, a ograničenja nisu opravdana ako su uspostavljene odgovarajuće zdravstvene i sanitarne mjere. Naposljetku, s obzirom na to da su osigurane odgovarajuće mjere za sprečavanje širenja bolesti, ograničenja letenja trenutačno nisu potrebna ni za nošenje s dugotrajnom pandemijom bolesti COVID-19.
56. Zrakoplovi, autobusi, automobili, vlakovi i trajekti moraju nastaviti osiguravati minimalne osnovne usluge u cijelom EU-u, po potrebi uz javnu financijsku potporu u skladu s pravom Unije. To ima ključnu ulogu u trenutačnim okolnostima jer omogućuje neophodnu mobilnost, među ostalim i za ključne radnike, za preuzimanje svojih dužnosti. Promet se može i trebao bi se sigurno obavljati, kako je utvrđeno u Smjernicama Komisije za postupno ponovno uspostavljanje usluga prijevoza i povezanosti – COVID-19²². Tranzitni koridori trebali bi ostati funkcionalni za kopneni promet. Uspostavljeni su sigurnosni protokoli protiv bolesti COVID-19 za putovanja zrakoplovom, morem, unutarnjim plovnim putovima i željeznicom. Ključnu će ulogu vjerojatno imati i digitalni obrasci za lociranje putnika i aplikacije za praćenje.

²⁰ Uključujući one u valjano potvrđenim vezama.

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

²² 2020/C 169/02