



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2020. október 29.
(OR. en)

12405/20

TRANS 501
MAR 141
AVIATION 198
COVID-19 2

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2020. október 28.
Címzett:	Jeppé TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2020) 685 final
Tárgy:	A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE a gazdaság működőképességének a Covid19-világjárvány újbóli felerősödése során történő fenntartása érdekében a közlekedési zöld sávok fejlesztéséről

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2020) 685 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2020) 685 final



Brüsszel, 2020.10.28.
COM(2020) 685 final

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, AZ EURÓPAI
TANÁCSNAK ÉS A TANÁCSNAK**

**a gazdaság működőképességének a Covid19-világjárvány újbóli felerősödése során
történő fenntartása érdekében a közlekedési zöld sávok fejlesztéséről**

[...]

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, AZ EURÓPAI TANÁCSNAK ÉS A TANÁCSNAK

a gazdaság működőképességének a Covid19-világjárvány újbóli felerősödése során történő fenntartása érdekében a közlekedési zöld sávok fejlesztéséről

I. Bevezetés

1. Amikor 2020 kora tavaszán kitört a Covid19-világjárvány, a közegészség védelme érdekében a tagállamok számos esetben széttagolt és koordinálatlan módon lezárták határaikat az áruforgalom előtt is. Ez kezdetben zavart keltett az egységes piacon, mivel az áruszállító járművek hosszú ideig várakoztak a határoknál, és a teherszállító légi járatok leálltak, ami hiányokat és bizonytalanságot okozott az áruellátásban. Mindez pánikvásárláshoz vezetett, és még az alapvető gyógyászati termékekben is hiányok jelentkeztek.
2. A Bizottság ezért az egészség védelmét, valamint az áruk és alapvető szolgáltatások rendelkezésére állását biztosító határigazgatási intézkedésekre vonatkozó iránymutatáshoz¹ kapcsolódva március 23-án elfogadta a zöld sávok végrehajtásáról szóló közleményt². A zöld sávok végrehajtásáról szóló közlemény alapkonceptiója az ellátási láncok folyamatos működésének biztosítása az egységes piacon, valamint az esetleges hiányok elkerülése. Rögzíti, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) belső határain történő átkelés során az áruszállító járműveket érintő várakozási idő összességében nem haladhatja meg a 15 percet, tekintet nélkül az általuk szállított árukra, továbbá kísérő rendelkezéseket vezet be a közlekedési dolgozók számára.
3. A határlezárások, valamint a közlekedési dolgozókra vonatkozó további intézkedések vagy ellenőrzések újbóli bevezetése, különösen a határnál vagy a határ túloldalán, jelentős társadalmi és gazdasági zavarokat okozhat, és komoly kihívásokkal járhat a fuvarozás és a logisztika számára, valamint a polgárok mozgása szempontjából, különösen válság idején. Ezenfelül a határoknak az áruszállítás számára történő lezárása jelenleg nem hatékony intézkedés a vírus terjedése elleni harcban.³
4. A zöld sávok végrehajtásáról szóló közleményben a maximális várakozási időre vonatkozóan meghatározott fő célérték a legtöbb közúti határon tejesül.

2020. március 19-én a teherszállító járművek nagyon hosszú határátlépési idővel szembesültek, és hosszú sorok alakultak ki a határoknál Németország és Lengyelország (20–50 km), Németország és Franciaország (több, mint 20 km), Csehország és

¹ 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

² C(2020) 1897 final

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

³ A határlezárások csak akkor késleltetik a vírus megjelenését egy adott országban, ha azok csaknem teljes körűek és gyorsan végrehajtásra kerülnek már a korai szakaszban, még az első őshonos eset észlelése előtt, ami csak sajátos, elszigetelt környezetben valósítható meg (pl. szigetországok esetében). <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions-september-2020.pdf>

Németország (13 km), illetve Szlovákia (16 km), Szlovákia és Magyarország (16 km), valamint Magyarország és Románia (16 km) között. Más határokon 1–3 óra volt a várakozási idő: pl. Franciaország és Olaszország, valamint Franciaország és Németország között; Szlovénia és Horvátország között; Magyarország és Románia között; Németország és Belgium között; Szlovákia és Magyarország között. Ha nem foglalkoztunk volna ezzel a helyzettel, az az áruk belső piacának összeomlásához és az ellátási láncok zavarához vezetett volna. A világjárvány okozta válság csúcspontján az utasforgalom jószerint leállt. Az uniós szintű fellépésnek köszönhetően, aminek végrehajtására az uniós tagállamok teljes körű együttműködésével került sor, az áruforgalom tovább folyt.

A zöld sávok végrehajtásáról szóló közlemény betartása jelentős mértékű javulást hozott a határokon tapasztalt várakozási idő, következésképpen pedig az áru fuvarozási tevékenység vonatkozásában.

5. Most, hogy a világjárvány újra felerősödőben van, nagyon fontos az új járványellenes intézkedések által a gazdaság és a vállalkozások számára okozott fennakadások minimálisra csökkentése. Az ipart és a közlekedési ágazatot egyaránt keményen sújtotta a válság, és nem engedhető meg egy újabb csapás. Tekintettel a Covid19-járványhoz kapcsolódó veszteségek és gazdasági visszaesés súlyos hatására, most elengedhetetlenül fontos, hogy a gazdaság tovább működjön. Az áruszállítás rendszerszintű jelentőséggel bír az Unió számára a gazdaság működőképességének biztosítása szempontjából, belföldön és nemzetközi szinten egyaránt. Ez csak akkor lehetséges, ha az áruk és szolgáltatások szabadon mozoghatnak a működőképes és stabil egységes piacon, és – a népegészségügyi szempontokkal összeegyeztethető mértékben – biztosítottak az alapvető összeköttetések a közlekedési dolgozók és az utasok számára. A vállalkozások, a gyárak, az egészségügyi létesítmények és a kereskedelem számára garantálni kell az ellátási láncok működését és a személyzet mozgását, akár határokon átnyúlóan is.
6. A 2020. márciusi közlemény célkitűzései továbbra is teljes mértékben érvényesek. Mégis, hét hónappal azok bevezetése után most szükség van arra, hogy a tanulságok alapján megerősítsük a zöld sávok végrehajtásáról szóló közlemény bizonyos elveit és alkalmassá tegyük azokat a világjárvány újbóli felerősödése esetén történő alkalmazásra. Ez a közlemény olyan intézkedéseket határoz meg, amelyek a továbbiakban is biztosítják a határokon átnyúló áruforgalom és a közlekedési dolgozók szabad mozgása védelmét, tekintettel az előttünk álló kényszerítő egészségügyi és gazdasági követelményekre.
7. Ahhoz, hogy a zöld sávokról szóló uniós kezdeményezés továbbra is hatékonyan segítse a gazdaságot és előmozdítsa a helyreállítást, fel kell számolni a meglévő akadályokat, és fenn kell tartani az egységes piac megfelelő működését. Ez magában foglalja az áruszállítás akadálymentességének biztosítását, a kulcsfontosságú közlekedési munkavállalók támogatását, a jobb teljesítést a multimodális logisztika terén, valamint a mindenkori minimális összeköttetések biztosítását az utasok számára. A koordináció, az együttműködés és az átláthatóság nélkülözhetetlenek bizonyult, és továbbra is az lesz ahhoz, hogy az egységes piac megfelelően működjön jövőbeni válságok esetén is.

II. A zöld sávok fejlesztése: az áruszállítás és logisztika folyamatosságának biztosítása

8. Miközben a TEN-T hálózat 178 átkelőhelyének 90 %-a megfelel a zöld sávok végrehajtásáról szóló közleményben foglaltaknak, az átkelőhelyek mintegy 5 %-ánál továbbra is jóval több, mint 15 perces várakozási idők tapasztalhatók, többnyire az EU-n belüli nem schengeni határoknál. Az áruforgalom és a közlekedési ágazat támogatása, az ellátási láncok rendelkezésre állásának biztosítása, valamint az újabb termékhiányok kialakulásának megelőzése érdekében itt az ideje gondoskodni a szükséges közlekedésszervezés, támogató szolgáltatások és berendezések bevezetéséről a késedelmek minimálisra csökkentése érdekében.
9. Miközben a tagállamok újabb intézkedéseket hoznak és egyre gyakoribbak a részleges lezárások, már érkeznek beszámolók arról és léteznek példák arra, hogy közlekedési dolgozókat helyeznek karantén alá, pihenőhelyeket zárnak le és járművezetők nem tudják megújítani a jogosítványukat. Folytatnunk kell tehát a zöld sávokról szóló közlemény végrehajtását a közlekedés folyamatosságának fenntartása érdekében, szükség esetén pedig további fejlesztésekre van szükség azért, hogy – más érvényben lévő egészségügyi intézkedések mértékétől függetlenül – biztosítsuk legalább a következőket:
- Minden áruszállító járművet/hajót és szállítószemélyzetet továbbra is megkülönböztetésmentes módon kell kezelni, függetlenül a jármű/hajó származási helyétől, rendeltetési helyétől és nyilvántartási országától, valamint a járművezető/hajószemélyzet állampolgárságától;
 - Azok a járművek, amelyek bármilyen típusú árut üzletszerűen szállítanak, használhassák a zöldsávós határátkelőhelyeket;
 - El kell kerülni a Covid19-járványhoz kapcsolódó további határátlépési eljárások bevezetését, és az intézkedéseket a feltétlenül szükséges mértékűre kell egyszerűsíteni. Az áruszállító járművek vezetőitől nem követelhető meg a személyazonosságukat igazoló okmányon és a vezetői engedélyen kívül más dokumentum bemutatása;
 - A dokumentumok elektronikus úton történő benyújtását/megjelenítését elegendőnek kell tekinteni és ösztönözni kell (megjegyezzük, hogy egyes tagállamok fel is használták a válságot arra, hogy ezt kidolgozzák – lásd lejjebb);
 - A tagállamokon áthaladó közlekedési folyosókat fenn kell tartani, legalább a TEN-T hálózat mentén. Adott országban átutazó járművek – akár magánszemély gépjárművezetők, akár tömegközlekedésben részt vevők – számára biztosítani kell, hogy ezt megtehessek, függetlenül attól, hogy milyen zónából érkeznek, tesztelés nélkül, feltéve, hogy nem térnek le a közlekedési folyosó(k)ról;
 - Az elmaradások pótlásához szükséges mértékben és az ehhez szükséges időtartamra a tagállamok eltéréseket engedélyezhetnek a jelenleg érvényben lévő vezetési korlátozásoktól (hétvégi és éjszakai tilalmak, zajkibocsátási és ágazati tilalmak stb.) a zavartalan áruszállítás biztosítása érdekében;
 - A kijárási korlátozások nem vonatkozhatnak az áruszállításra és a közlekedési dolgozókra;
 - Biztosítani kell kiegészítő szolgáltatások rendelkezésre állását, úgymint töltőállomásokhoz való hozzáférés, minimális szintű higiéniai szolgáltatások (pl. vécékkel és zuhanyzókkal felszerelt pihenőhelyek), vendéglátási szolgáltatások (pl. ételek elvitelre, ételt árusító automaták) és szálláshely-szolgáltatások,

valamint a tagállamoknak meg kell határozniuk ezeknek a helyét a zöldsávfigyelő alkalmazásban – lásd lejjebb.

10. A Bizottság elismeri, hogy számos határon nem csupán a Covid19 miatt alakulnak ki forgalmi dugók, és hogy ezeken a bizonyos határátkelőhelyeken már a jelenlegi járványhelyzet előtt is voltak hosszú várakozási idők szervezési és infrastrukturális okokból, például a schengeni határok esetében a határőrök nem elegendő száma miatt. Ma nagyon fontos az, hogy a tagállamok a zöld sávokra vonatkozó koncepció alapján optimalizálják a határátlépést intelligens határfigyelő rendszerek alkalmazásával, gondolják át újra egyes korlátozó intézkedések szükségességét, és fejlesszenek ki intelligens rendszereket, mint például az úthasználati díjak beszedése anélkül, hogy meg kellene állítani a járműveket. Továbbá emlékeztetjük a tagállamokat arra, hogy az ECDC nem tanácsolja a fertőtlenítőszeres indokolatlan használatát a Covid19-cel összefüggésben⁴.
11. A Covid19 jelentős ösztönzést jelent digitális megoldások alkalmazására. Ezek felgyorsíthatják az eljárásokat, és segíthetik a járművezetőket, a vállalkozásokat és a hatóságokat abban, hogy a forgalom kiszámíthatóbbá váljon számukra, és felkészültek legyenek. Az ilyen eszközöket, amelyek elektronikus áruszállítási és rakodási dokumentumokra, ITS/RIS dokumentumokra és vámalkiságokra épülnek, széles körben elérhetővé kell tenni, mindig el kell fogadni, és gondoskodni kell azok felhasználóbarát, könnyen használható és automatizált fejlesztéséről. A Bizottság továbbra is gondoskodik a szükséges jogi keretrendszer biztosításáról és a „papírmentes” közlekedés pénzügyi támogatásáról.
12. A GSA által áprilisban elindított Galileo zöldsávfigyelő alkalmazás kedvező visszajelzést kapott az ágazati érdekelt felektől és a tagállamoktól egyaránt. Biztosította a legfeljebb 15 perces várakozási idő betartásának az ellenőrzését minden határátlépés tekintetében úgy, hogy szolgáltatásokat nyújtott a szállítójárművek vezetőinek, valamint támogatást a határforgalom-ellenőrzést végző hatóságoknak. A GSA a lehető leghamarabb újraindítja az alkalmazást. Felkérjük a tagállamokat arra, hogy továbbítsák a Bizottság részére a releváns információkat, például a pihenőhelyekkel és a töltőállomásokkal kapcsolatban, annak érdekében, hogy azok bekerüljenek a zöldsávfigyelő alkalmazásba. A Bizottság mérlegeli az alkalmazás további funkciókkal történő kiegészítését, például annak kiterjesztését a Nyugat-Balkán országaiban lévő határátkelőhelyekre is. A járművezetők és a határ menti ingázók körében szintén ösztönözni kell a kontaktkövető alkalmazások használatát.
13. A szállítójárművek üzemeltetésének országúti ellenőrzései elengedhetetlenek a közúti biztonság biztosítása érdekében. Ugyanakkor azonban ezek az ellenőrzések veszélyeztetik a járművezetőket és az ellenőrök egészségét és biztonságát. Az ellenőrzések során felmerülő kockázatok enyhítése érdekében a tagállamokat arra ösztönözzük, hogy lehetőség szerint váltsák fel a fizikai ellenőrzéseket érintkezés- és papírmentes ellenőrzésekkel, melyek során elfogadják az elektronikus dokumentumokat és digitális megoldásokat alkalmaznak, és így szükségtelenné válik a járműbe való beszállás a menetíró készülék adatainak letöltéséhez.

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

14. Az áruszállítás természetesen nem áll meg az uniós határoknál. A zöld sávokra vonatkozó iránymutatás hozzájárul ahhoz, hogy az EU külső határainál biztosítva legyen az áruk⁵ és a közlekedési dolgozók (köztük a tengerészek) akadálytalan mobilitása. Nagy szükség van a szomszédos országokkal mint az EU kulcsfontosságú partnereivel való fokozott együttműködésre a zöld sávokra vonatkozó intézkedések végrehajtása és összehangolása terén. Az EGT tagállamai és Svájc, valamint az Egyesült Királyság – amelyet az EU tagjaként kezelünk az átmeneti időszak végéig – nemzeti hatóságai szoros együttműködést folytatnak a tagállamokkal és a Bizottsággal. A Bizottság arra törekszik, hogy előmozdítsa a zöld sávok kialakítását a hat nyugat-balkáni államban. Ez a kezdeményezés, amelynek célja zavartalan tranzitforgalom biztosítása a régióon belül és az EU-val, a regionális együttműködés igen sikeres példájának bizonyult. A Bizottság továbbra is törekedni fog a kezdeményezésben rejlő lehetőségek maradéktalan kiaknázására, és elismeri a Közlekedési Közösség állandó titkárságával e területen folytatott megbeszélések hasznosságát. A Bizottság ezenfelül a továbbiakban is foglalkozik az EU-val közvetlen szárazföldi határral rendelkező partnerországokkal (keleti partnerség és Törökország) kapcsolatos kérdésekkel. Ez magában foglalja a határátkelőhelyeken tapasztalt túlságosan hosszú várakozási időkkel kapcsolatos együttműködést, és célja az alapvető áruk (pl. egészségügyi felszerelések) zökkenőmentes importjának biztosítása. A zöld sávok határátkelőhelyeken való alkalmazása számos helyzetben lehet előnyös, így például a humanitárius és fejlesztési segítségnyújtás keretében a Covid19-világjárvány elleni küzdelemhez szükséges áruk partnerországokba történő kivitele során is.

III. A közlekedési dolgozók kulcsfontosságúak

15. A közlekedési dolgozók elengedhetetlenek a gazdaság mozgásában tartásához. Amikor 2020 tavaszán Európa-szerte lezárások volt érvényben, a közlekedési dolgozók – szükség esetén az országhatárokat is átlépve –folytatták feladataik végzését a szállítmányok folyamatos áramlásának biztosítása érdekében, időnként saját egészségüket és jóllétüket is veszélyeztetve.

16. Az (EU) 2020/1475 tanácsi ajánlás⁶ 19. pontjának b) alpontja értelmében a szállítószemélyzetet minden tagállami hatóságnak kulcsfontosságú munkavállalókként és szolgáltatókként kell megjelölnie és elismernie, és az ilyen munkavállalók nem kötelezhetők karanténra, ameddig alapvető feladatukat látják el. Ugyanakkor biztosítani kell egészségük teljes körű védelmét, szükség esetén megfelelő egyéni védőeszközök rendelkezésre bocsátásával.

17. A tagállamok nem követelhetik meg a közlekedési dolgozók rendszeres tesztelését a határátkelőhelyeken, illetve a határon belül. Ez felesleges sorok kialakulásához vezetne, és hátrányosan érintené a határátlépési időket. Továbbá nem megvalósítható vagy kivitelezhető olyan szállítószemélyzet tekintetében, akiknek hetente többször is át kell lépniük a határt.

⁵ Ideértve az uniós polgári védelmi mechanizmus keretében a rescEU-készletből a részt vevő államoknak (Norvégia, Izland, Törökország, Szerbia, Montenegró, Észak-Macedónia) nyújtott támogatást.

⁶ A Tanács (EU) 2020/1475 ajánlása (2020. október 13.) a szabad mozgásnak a Covid19-világjárvány miatti korlátozására vonatkozó koordinált megközelítésről, HL L 337., 2020.10.14., 3. o.

18. A szállítószemélyzet fogalmába tartozó foglalkozásokat nem szükséges kimerítő jelleggel felsorolni. A járművezetők, a kísérszemélyzet, a pilóták, a hajóparancsnok és a hajószemélyzet mellett magában kell foglalnia a karbantartó és forgalomirányító személyzetet, a terminál személyzetét, a pályahálózat-működtetők alkalmazottait, az áruszállítás és a személyszállítás terén egyaránt, stb. Az összes ilyen munkavállaló számára lehetővé kell tenni, hogy korlátozás nélkül mozoghassanak és kelhessenek át a határokon, bármilyen olyan közlekedési eszközzel, amelyre a határátkeléshez szükségük lehet, amennyiben erre feladataik elvégzéséhez szükség van⁷.
19. Március óta a Bizottság javasolja az „Igazolás nemzetközi közlekedési dolgozók számára” című egységes dokumentum alkalmazását. Ezt az igazolást felhasználhatja bármely, áru- vagy személyszállításra szolgáló közlekedési eszközön dolgozó személy, különösen a járművezető; bármely személy, aki arra a helyre utazik, ahol a munkavégzést meg kell kezdenie az ott található közlekedési eszközön; vagy a közlekedési ágazatban dolgozó bármely más személy. Az igazolás jogosultját az Unió belső határainak átlépése során nemzetközi közlekedési dolgozónak kell tekinteni. A nemzetközi közlekedési dolgozók számára kiadott igazolások esetében a tagállamoknak el kell tekinteniük más dokumentumok (pl. utasazonosító űrlapok stb.) bemutatásától, különösen a szárazföldi határokon.
20. Ez az igazolás közzétételre kerül az EU Határőrök gyakorlati kézikönyvének 40. mellékletében is, az illetékes tagállami hatóságok által a határellenőrzés végzése során történő használatra⁸. A Bizottság megvizsgálja annak lehetőségét, hogy az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága (ENSZ EGB) állandósítsa ezt a fajta elismerést a közúti és vasúti személyzet számára, amint az már megtörtént a légi és a tengeri személyzet esetében.
21. A hajózás a világ minden részéről vonzza a tengerészeket, de a globális szintű utazási korlátozások jelenleg akadályozzák ezeknek a kulcsfontosságú munkavállalóknak az általános mobilitását. Számos tengerész a hajóján ragadt és a nemzetközi törvényben meghatározott 11 hónapos időkeretet meghaladóan dolgozik, miközben a parton lévő munkatársaik nem utazhatnak és nem léphetik át határt, hogy felváltsák őket. Ez az ellátási lánc megszakadásával fenyeget, és veszélyezteti a vízi közlekedés biztonságát.
22. A tagállamoknak ezért továbbra is gondoskodniuk kell arról, hogy megkönnyítsék a tengerészek utazását, biztosítsák mobilitásukat és mindenkor lehetővé tegyék számukra a határok átlépését és az átutazást.⁹ A közlekedési dolgozókhoz hasonlóan, az (EU) 2020/1475 tanácsi ajánlás 19. pontjának h) alpontja értelmében a tengerészek is alapvető feladatot ellátó, illetve olyan utazók, akiknek az utazása elengedhetetlen, és akik nem kötelezhetők karanténra, ameddig az említett alapvető feladatot látják el. Ezenfelül a tagállamoknak a tengerészek számára hozzáférést kell biztosítaniuk a vízumszolgáltatásokhoz, és a kikötőkben engedélyezniük kell a hajószemélyzet biztonságos leváltását. A hajótulajdonosoknak a hajószemélyzet számára megfelelő

⁷ Ilyen problémákra példa volt tavasszal az, amikor egy mozdonyvezető taxival kelt át a határon, hogy átvegye a mozdonyát, vagy amikor egy tehergépkocsi-vezető másokkal együtt egy kisbuszban ment haza.

⁸ Határőrök gyakorlati kézikönyve, 40. melléklet

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

⁹ A Bizottság közleménye – Iránymutatás a tengerészek, az utasok és a hajók fedélzetén tartózkodó más személyek egészségvédelméről, hazaszállításáról és utazásának megszervezéséről.

C(2020)3100, HL C 119., 2020.4.14., 1–8. o.

egyéni védőeszközöket kell rendelkezésre bocsátaniuk annak érdekében, hogy a fedélzeten történő utazás során biztosítsák saját egészségük és mások egészsége védelmét. A nagy távolságra történő tengeri szállítás saját összefüggésében a beszállást megelőző teszteléssel védelem biztosítható a tengerészek számára és elkerülhető a járvány kitörése a hajókon, miközben bármely kikötőtől távol hajóznak és nincs lehetőségük arra, hogy a parton kellő időben egészségügyi ellátáshoz jussanak. A Bizottság szolgálatai és az Európai Külügyi Szolgálat továbbra is együttműködik az illetékes nemzetközi szervezetekkel a hajószemélyzet Európán kívüli mobilitásának javítása érdekében.

23. Hasonlóképpen, a belvízi hajók parancsnokai és személyzete számára is lehetővé kell tenni a be- és kiszállást az uniós vízi utak belvízi kikötőiben. Az EU vízi útjain zajló folyamatos logisztikai műveletek érdekében rendkívül fontos az, hogy a belvízi közlekedési dolgozók utazhassanak és átléphessék a határokat az uniós tagállamokban. A belvízi hajók személyzete szabad mozgásának akadályozása miatt felléphet annak a kockázata, hogy a hajóüzemeltetők veszélyeztetik a belvízi hajózási ágazaton belüli munkaidő-szervezésről szóló 2014/112/EU irányelvnek való megfelelést. A belvízi hajók üzemeltetőinek továbbá hozzáférést kell biztosítaniuk a hajószemélyzet számára a megfelelő egyéni védőeszközökhöz saját egészségük és az utasok egészségének védelme érdekében.

IV. Fokozottabb koordináció és tájékoztatás

24. A Covid19-világjárvány kezdetén a Bizottság létrehozta és irányította a nemzeti közlekedési kapcsolattartó pontok hálózatát. Ennek a nem hivatalos hálózatnak a létrehozása mögött az az elképzelés állt, hogy szükség van a tagállami hatóságok közötti koordináció és információcsere előmozdítására, a problémák megvitatására, a határokon uralkodó helyzettel kapcsolatos friss információk megszerzésére és a bevált gyakorlatok megosztására. Az, hogy lehetővé vált az információk gyors megosztása a tagállamok között, ösztönözte a tagállamok közötti korai visszajelzéseket az egymást érintő belföldi intézkedéseikről, valamint növelte a bizalmat és visszaszorította az egyoldalú reagálásokat.
25. Így, amikor az uniós politikai szintű integrált válsághárítási mechanizmuson (IPCR) keresztül veszélyhelyzet vagy válsághelyzet bejelentésére kerül sor, a Bizottság aktiválja a nemzeti kapcsolattartó pontok hálózatát, ami gyakoribb interakciókat és információáramlást eredményez. A tagállamoknak megfelelően magas beosztásban ki kell jelölniük egy hivatalos nemzeti kapcsolattartási pontot az illetékes nemzeti hatóságok közötti koordináció biztosítása érdekében. A nemzeti közlekedési kapcsolattartó pontoknak megfelelő tájékoztatást kell nyújtaniuk a problémás határátkelőhelyekről, és össze kell ülniük, ha azonnali fellépésre van szükség. A Bizottság határozottan aktív és teljes körű részvétellel ösztönzi a tagállamokat.
26. A tagállami nemzeti kapcsolattartó pontoknak tájékoztatást kell nyújtaniuk a közlekedéssel kapcsolatos belföldi politikai döntésekről, különösen azokról, amelyek érintik az áruk vagy az utasok határokon átnyúló mozgását vagy a közlekedési dolgozók mozgását. Lehetőség szerint a tájékoztatásra még jóval az ilyen intézkedések bevezetése előtt sort kell keríteni annak érdekében, hogy lehetőség legyen visszajelzések nyújtására, valamint hogy a többi tagállamnak és a Bizottságnak alkalma legyen a reagálásra. A tagállamoknak lehetőség szerint más illetékes minisztériumokat és szervezeti egységeket is be kell vonniuk, és a fórumon

információkat cserélhetnek és megoszthatják elképzeléseiket a bevált gyakorlatokat illetően.

27. A hálózat hatékony eszköznek bizonyult, amely lehetővé tette a gyors információcserét, valamint a közlekedést érintő, a járvány megfékezésére irányuló intézkedések hatásainak széles körű értékelését. A nyári hónapok során ugyan kevésbé rendszeresen használták, de mi most javasoljuk a kapcsolattartó pontok hálózatának újbóli elindítását a zöld sávokkal kapcsolatban ebben a közleményben meghatározott új feladatok elvégzése érdekében, amint arra a Tanács következtetései is felszólítanak – lásd lejjebb.
28. A jobb áttekintés érdekében a magánutazók és a professzionális közlekedési szolgáltatók mobilitásával kapcsolatos összes információt elérhetővé kell tenni egyetlen naprakész és könnyen használható online helyen. A Bizottság ezért átviszi a Covid19-re adott válaszokat követő weboldal tartalmát a Re-open EU weboldalra.

V. Multimodális zöld sávok

29. A zöld sávok végrehajtásáról szóló eredeti közlemény szerint a zöldsávos határátkelőhelyeken való áthaladás nem tarthat 15 percnél tovább az áru fuvarozás számára. E 15 perces időkeret betartása érdekében minden ellenőrzést és szűrővizsgálatot a minimálisra kell visszaszorítani. Ez érvényes minden áruszállító járműre, vonatra, hajóra és légi járműre. Ennek célja a közlekedési ágazat lehető leghatékonyabbá tétele és a költséges fennakadások visszaszorítása.
30. A jelenlegi válsághelyzet által előidézett változtatási igénynek az egységes piac érdekét szolgáló változtatásokat is ösztönöznie kell a fenntarthatóság és a digitalizáció felé, ami megnyitja a fellendüléshez vezető utat. A Bizottság ezért felszólít a zöld sávok multimodális és intermodális működésének biztosítására az összes szállítási mód teljes körű kihasználása érdekében.
31. A Covid19-világjárvány rámutatott arra, hogy a vasúti fuvarozás – környezetbarát jellege mellett – megbízható és rugalmas szállítási mód lehet. A válsághelyzet során a vasút kulcsfontosságú szerepet játszott az ellátási láncok érintetlenségének biztosításában, és az intermodális szállítás kisebb mértékű emberi részvételt igényel, mint a közúti szállítás – csak a be- és kirakodás során –, és kevesebb járművezetőt kíván. A világjárvány olyan különleges helyzetet teremtett, amikor a vasúti utasforgalom hirtelen visszaesése miatt bőséges vasúti kapacitás állt rendelkezésre. A vasúti áru fuvarozási folyosók teljesítményének megfigyelése során megállapításra került, hogy áprilisban, a lezárások kezdeti szakaszában – amikor lecsökkent az utasforgalom – jelentős mértékben javult a vasúti áru fuvarozási szolgáltatások pontossága: a bejelentett késések percben kifejezett értéke harmadával, felével csökkent.¹⁰
32. A vasúti áru fuvarozás ily módon hatékonyabbá vált teljesítményét fenn kell tartani. A pályahálózat-működtetőknek és a vasúti társaságoknak egyaránt a határokon előforduló késések visszaszorítására és a rugalmasság növelésére kell összpontosítaniuk. Ennek érdekében a vasúti társaságok a lehető legnagyobb mértékben kihasználhatják a nemzetközi vészhelyzetkezelésre irányuló

¹⁰ Lásd a RailNetEurope (RNE) ügyfélinformációs platformját: <https://cip.rne.eu/>

intézkedéseket, amelyeket a Rastattnál lévő vasútvonal lezárását követően hoztak létre¹¹. Ezek az intézkedések egy műveleti szintű koordinációs és információcsere-hálózatot kínálnak vészhelyzeti körülmények fennállása esetén. A Bizottság mérlegeli egy jogi javaslat előterjesztését, amely előírja a vasúti árufuvarozást végző vonatok menetrendje betartásának és pontos teljesítésének folyamatos ellenőrzését a határállomásokon, beleértve a várakozási időket is, a mellékletben foglalt, határátkelőhelyeket ábrázoló térképen feltüntetettek szerint.

33. A határokon a műszaki ellenőrzések miatti megállások kiküszöbölése és ezáltal a határátlépés felgyorsítása érdekében, valamint egy valódi egységes európai vasúti térség létrehozása érdekében, most, hogy a negyedik vasúti csomag műszaki pillére minden tagállamban hatályba lép október végéig, a tagállamoknak minél előbb el kell törölniük azokat a nemzeti szabályokat, amelyek előírják a vonatok határokon történő ellenőrzését (fékvizsgálatok stb.) az uniós szabályokon túlmenően, amelyek pedig önmagukban is teljes mértékben megfelelő biztonsági garanciákat nyújtanak. Jelenleg az ilyen további ellenőrzések gyakran sokkal tovább tartanak, mint a 15 perces határátlépési cél. A vasúti árufuvarozás megbízhatóságát és a határátkelés gyorsaságát a pályahálózat-működtetőknek fokozott együttműködéssel¹² kell támogatniuk a vasúti kapacitáselosztásra vonatkozó elsőbbségi szabályok és a határokon átnyúló vasúti szolgáltatások műveleti irányítása tekintetében.
34. A biztonság veszélyeztetése nélkül javasoljuk, hogy a mozdonyvezetők már A2 szintű nyelvismerettel (az általános B1 szint helyett) vezethessenek, a meglévő szabályok keretében biztosított rugalmasságra hagyatkozva a vonatok határhoz közeli határállomások közötti szakaszokon történő üzemeltetése vonatkozásában.¹³ Ez a megközelítés különösen megfelelő lenne a határokat átszelő „egyszerű” útvonalak tekintetében. Vagy ettől eltérően a határátlépést könnyebbé lehetne tenni a mozdonyvezetők által a fontos biztonsági kérdésekkel kapcsolatos kommunikáció során használható nyelvek tekintetében mutatott nagyobb rugalmasság révén. Ez megoldható lenne, ha az uniós jog által megkövetelt szinten folytatott kommunikáció olyan nyelvek használatával is biztosítható lenne, amelyeket a pályahálózat-működtetők nem jelölnek meg, viszont amelyeket a mozdonyvezető és az irányítóközpont egyaránt jól ismer. Végezetül, lehetőség lenne a vasúti áruszállítás további megkönnyítésére, valamint kapacitásnövelésre, ha a tagállamok a vasúti társaságok közötti megállapodásokat hoznának létre annak érdekében, hogy a szükséges különleges tehervontatási ismeretekkel rendelkező mozdonyvezetők együtt dolgozhassanak azokkal a mozdonyvezetőkkel, akik általában személyszállító

¹¹ A Németországban, Rastattnál, 2017. augusztus 12-én bekövetkezett váratlan esemény miatt egy forgalmas vasúti pályaszakaszt – amely a rajnai–alpesi vasúti árufuvarozási folyosó része – két hónapra lezártak minden forgalom előtt. Mivel az alternatív útvonalak kapacitása és átjárhatósága korlátozott volt, ez az esemény súlyos pénzügyi veszteségeket okozott, és káros volt a vasúti áruszállításra nézve. A Bizottság a fő érdekelt felek bevonásával megtalálta az európai megoldásokat, és intézkedéseket vezetett be az ilyen események hatékonyabb jövőbeni enyhítése érdekében. Az ennek eredményeképp létrejött Nemzetközi vészhelyzetkezelési kézikönyv olyan szabályokat ír elő, amelyek – nemzetközi fennakadás esetén – lehetővé teszik a vasúti közlekedés folytatását a lehető legmagasabb szinten, és hatékonyabb tájékoztatást biztosítanak a fennakadás állapotáról, a megtett intézkedésekről, az alternatívákról és a forgalom áramlására gyakorolt hatásról.

https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/sites/primeinfrastructure/files/annex_to_point_9a_consingency_handbook_0.pdf

¹² Lásd a 2012/34/EU irányelv 37. cikkét.

¹³ Lásd a 2007/59/EK irányelv VI. mellékletének 8.3. pontját.

vonatokon dolgoznak és rendelkeznek a szükséges nyelvismerettel / útvonal ismerettel a nemzetközi útvonalak vonatkozásában.

35. A hajózás teljes mértékben működőképes maradt a világjárvány során, élelmiszereket, orvostechnikai felszereléseket, energiatermékeket és más árucikkeket szállítva Európába. Ez az ágazat bonyolítja az EU és a világ többi része között zajló kereskedelem 75 %-át, valamint a belső piac áruszállításának 30 %-át. Zavartalan működése tehát alapvető fontosságú az EU gazdasága számára, valamint az EU alapvető és más árukkal való ellátásához.
36. A zökkenőmentes hajózási műveletek és a folyamatos kereskedelmi forgalom biztosítása érdekében lehetőség szerint kerülni kell a hajók átirányítását, illetve kikötőbe érkezésének késleltetését. A tagállamoknak engedélyezniük kell kikötőikben a hajószemélyzet leváltását, és lehetővé kell tenni a tengerészek számára, hogy szállodákban szálljanak meg, vagy ideiglenes szállást kell biztosítani számukra, amíg utazási csatlakozásra várnak vagy pedig arra, hogy szolgálatra jelentkezzenek. Ezzel elkerülhetők a kikötői műveletekben jelentkező fennakadások, amelyek azért következnek be, mert a hajók a hajószemélyzet leváltására várnak, vagy mert más, a Covid19-járványhoz kapcsolódó korlátozások állnak fenn.
37. A belvízi hajók megfelelőségének végrehajtó szervek általi ellenőrzéseire vonatkozó nemzeti szabályok alkalmazása során – ideértve az (EU) 2016/1629 irányelvet átültető nemzeti rendelkezéseket is – a tagállamoknak figyelembe kell lenniük azt, hogy el kell kerülni a szállítási műveletek felesleges késedelmeit.
38. A belvízi hajók személyzete tagjainak bizonyítványaival kapcsolatban – amelyek nem tartoznak a 96/50/EK irányelv hatálya alá –, a nemzeti rendelkezések alkalmazása során a tagállamoknak törekedniük arra, hogy a belvízi hajók személyzete számára biztosítsák annak a lehetőségét, hogy saját kapacitásuk erejéig folytassák tevékenységüket a világjárványhoz kapcsolódó kivételes korlátozások időszakának végéig. Hasonló megközelítést kell alkalmazni a munkaszerződések meghosszabbítása tekintetében, ha a hajószemélyzet leváltása nem lehetséges, mivel nem áll rendelkezésre személyzet. Előfordulhat, hogy a hajószemélyzet bizonyos tagjai nem tudnak megjelenni a rendszeres orvosi vizsgálatokon, ezért javasolt gyakorlati megoldásokat keresni annak érdekében, hogy kivételes esetben felvehessék vagy folytathassák a szolgálatot, ha a nemzeti jog rendelkezik ilyen lehetőségről.
39. Az infrastruktúra-működtetőknek biztosítaniuk kell a határokon átnyúló valamennyi belvízi infrastruktúra rugalmas üzemeltetését (a hét minden napján, napi 24 órában) a hajók üzemeltetésének lehetővé tétele és a felesleges várakozási idők elkerülése érdekében.
40. A kikötők és a terminálok szolgáltatásai, amelyek nélkülözhetetlenek a globális kereskedelemhez és a multimodális szállításhoz, működőképesek maradtak a világjárvány során, miközben munkamódszereiket úgy alakították át, hogy visszaszorítsák az emberi érintkezést az ellenőrzési és átrakodási műveletek során (pl. automatikus bejelentkezés a bejáratnál, a pultokhoz való hozzáférés szabályozása, a szállítási dokumentumok digitális úton történő átadása), és egyéni védőeszközöket használtak azokban az esetekben, amikor elkerülhetetlen volt az érintkezés. A terminál személyzetének jelentős részét érintő fertőzés vagy karantén a logisztikai lánc megszakadásához vezethet, ami késedelmeket okozhat az

áruforgalmazásban és akadályozhatja a lánc felsőbb szintjein zajló műveleteket. Ennélfogva a rakomány különböző szállítás módokra további szállítás érdekében történő zökkenőmentes áthelyezésének biztosítása érdekében a terminál- és kikötőüzemeltetőknek rendelkezniük kell a dolgozók és a terminálon végzett műveletek folyamatossága védelmének biztosításához szükséges eszközökkel. Lehetőség szerint támogatni kell az üzemeltetés automatizálását és a digitális adatcserét a papíralapú dokumentumok helyett.

41. Tavasszal és nyáron az ellátási láncokban előforduló fennakadások miatt egyes kikötőkben és szárazföldi terminálokban felhalmozódtak az üres konténerok, ami zsúfoltsághoz vezetett és zavart okozott a napi műveletekben. A hajózási szolgáltatóknak arra kell törekedniük, hogy fenntartsák szolgáltatásaik folyamatos és stabil áramlását, a kikötői hatóságoknak pedig figyelemmel kell kísérniük a helyzetet, és szükség esetén segítséget kell nyújtaniuk a terminálüzemeltetők számára a fennakadásokhoz kapcsolódó esetleges problémák megoldásában. A kikötői áruforgalom elősegítése érdekében lehetőség és szükség szerint a tagállamoknak az uniós törvény vonatkozó rendelkezéseiben biztosított mérlegelési jogkörükön belül rugalmasságot kell alkalmazniuk a vámeljáráások és más alakiságok tekintetében, például a határidők meghosszabbítását illetően.
42. Ugyanakkor a tagállamok a légi teherszállítási műveleteket megkönnyítő intézkedéseket vezettek be, és az ellátási lánc folytonosságának biztosítása érdekében hamar feloldották a teherszállító légi járatok tilalmára vonatkozó összes korlátozásukat, valamint a teherszállító légi járatokat kiszolgáló légi személyzetre vonatkozó indokolatlan korlátozásokat is. A tagállamoknak továbbra is biztosítaniuk kell a zökkenőmentes rakománykezelési műveleteket a járvány jelenlegi újbóli felerősödése és esetleges későbbi hullámai során, ideértve azt is, hogy a repülőtereket nyitva tartják a rakománykezelési műveletek számára, és elegendő rakománykezelési kapacitást tartanak fenn akkor is, amikor a repülőtereket gazdasági okokból lezárják, az áruszállításban bekövetkező bármely fennakadás elkerülése érdekében.

VI. Törekvés a válság kezelését célzó vészhelyzeti tervre, valamint a kivételek kezelésének hatékonyabb módjaira

43. Az Európai Parlamenttel és a Tanáccsal folytatott nagyon jó együttműködésnek köszönhetően ebben az évben rekordidő alatt sürgősségi jogszabályok és ágazatspecifikus szabályozási mentességek elfogadására került sor. A Bizottság által kiadott számos ágazatspecifikus iránymutatással együtt ezek meghatározó szerepet játszottak a fuvarozók számára a forgalomban és az ellátási láncban keletkező zavarok kezeléséhez nyújtott segítség terén. A gyors fellépés, ahol és amikor arra szükség van, kritikus fontosságú tényező. Mindazonáltal az uniós jog még ennél is jobban alkalmazkodhatna a válsághelyzetekhez.
44. Miközben rendkívüli körülmények között szükség lehet a járművezetők számára meghatározott vezetési és pihenőidőtől való eltérések biztosítására, ezeknek az eltéréseknek szigorúan rövid távúnak kell lenniük (pl. átmeneti járművezető-hiányok kezelése érdekében), és azok semmilyen körülmények között nem veszélyeztethetik a járművezetők biztonságát és tisztességes munkafeltételeit, sem pedig az átláthatóságot a végrehajtók számára. Az összes vagy a legtöbb tagállamot hasonlóképpen érintő helyzetekben kívánatos lenne, ha valamennyi érintett tagállamban ugyanazok az általános elvek (kezdés ideje, befejezés ideje, időtartam) vonatkoznának az eltérésekre.

A Tanács által nemrégiben kért jövőbeni vészhelyzeti terv (lásd lejjebb) részeként a Bizottság mérlegelni fogja a vezetési és pihenőidőkre vonatkozó közúti szállítási szabályoktól való eltérések egyszerűsített rendszerére irányuló jogszabálymódosítások előterjesztését. A Covid19-világjárvány újbóli felerősödésével összefüggő sürgős szükségletek kezeléséhez a Bizottság iránymutatást nyújt a tagállamok számára a nemzeti szinten esetleg elfogadásra kerülő eltérések minimális szintű összehangolásának biztosítása érdekében. Például célszerű lenne a tavasszal a tehergépkocsi-vezetők pihenési ideje és feltételei vonatkozásában megállapított kivételekhez – például a vezetőfülkében való alvás korlátozott időre szóló engedélyezéséhez – hasonló átmeneti kivételeket engedélyezni.

45. A salátarendelet¹⁴ a meglévő uniós szabályoktól való, korlátozott időre szóló eltérésekről rendelkezett a szárazföldi szállítási módok és a tengeri védelem terén. Átmeneti intézkedéseket határozott meg bizonyos bizonyítványok, igazolványok és engedélyek érvényességének meghosszabbítására, valamint bizonyos időszakos ellenőrzések és továbbképzések elhalasztására vonatkozóan. Az ebben a rendeletben foglalt rugalmassági rendelkezések mindegyikét alkalmazta legalább néhány tagállam, ami bizonyítja, hogy azok tényleg szükségesek és hasznosak voltak. Tekintettel a Covid19 újbóli felerősödésére, a Bizottság kész javaslatot tenni ezen átmeneti intézkedések frissítésére, lehetővé téve valamennyi tagállam számára, hogy kihasználjon bármilyen szükséges eltérést, ideértve azon tagállamokat is, amelyek éltek a jelenlegi salátarendelet visszautasításának a lehetőségével.
46. Azonban bármely ilyen jellegű jogalkotási intézkedés *ad hoc* természetű, vagyis határozott időtartamra alkotott, és a hatása időben korlátozott. Középtávon minden közlekedési jogszabályt meg kell vizsgálni annak ellenőrzése érdekében, hogy válságbiztos-e. Adott esetben veszélyhelyzetek kezelését lehetővé tévő különleges rendelkezéseket kell bevezetni.
47. A Nemzetközi Munkaügyi Szervezet 2006. évi Tengerészeti Munkaügyi Egyezménye kimondja, hogy a fedélzeten töltött szolgálati időszak maximális időtartama, amelynek elteltével a tengerész jogosult a repatriálásra, 11 hónap. Ennek az időtartamnak a meghosszabbítása hátrányos hatással lehet a tengerészek egészségére, kimerültséghez vezethet, és ezáltal veszélyeztetheti a tengerészeti biztonságot.
48. A kikötő szerinti államok részt vesznek a Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény végrehajtásának biztosításában. A Párizsi Memorandum¹⁵ nyomtatékosan arra kéri kikötő szerinti tagállamai ellenőrző hatóságait, hogy az ellenőrzések során minden esetben a Tengerészeti Munkaügyi Egyezménnyel összefüggő kérdésekre és a lejárt tengerész munkaszerződésekre összpontosítsanak. A körlevél kimondja, hogy „a repatriálást megnehezítő vagy megterhelővé tévő körülmények nem minősülnek a vis maior esetének”. A Bizottság arra biztatja a tagállamokat, hogy ezt a megközelítést kövessék.

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/698 rendelete (2020. május 25.) a közlekedésre vonatkozó szabályozás bizonyos területein egyes bizonyítványok és engedélyek megújításával és meghosszabbításával, valamint egyes időszakos ellenőrzések és továbbképzések elhalasztásával kapcsolatos egyedi és átmeneti intézkedéseknek a Covid19-járványra tekintettel történő megállapításáról.
HL L 165., 2020.5.27, 10–24. o.

¹⁵ Jóváhagyás és közzététel: PSCircular 97 Rev.4, 2020. szeptember 15.

49. A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzések alapvető fontosságúak a közlekedés biztonságának biztosítása során, és azokat rendszeresen el kell végezni. A tagállamoknak vagy a megfelelő illetékes hatóságoknak biztosítaniuk kell, hogy az ellenőröknek elegendő mennyiségű egyéni védőeszközhöz álljon rendelkezésére annak érdekében, hogy az ellenőrzések során megvédhessék magukat. Mint minden egyéb helyzetben, amikor látogatók vannak a fedélzeten, a tengerészeknek az ellenőrzések során is egyéni védőeszközt kell viselniük, amit a hajótulajdonosnak kell biztosítania megfelelő mennyiségben.
50. Tengerészek esetében a bizonyítványokra – különösen orvosi igazolásokra – és az azokhoz kapcsolódó ellenőrzésekre a tengerészek jóllétének és egészségének, valamint megfelelő szintű képzettségének a megállapításához van szükség. Ezek rendszeres megújítása és/vagy újraérvényesítése – az alkalmazandó uniós és nemzetközi jog előírásaival összhangban – biztosítja a tengerészeti biztonságot és csökkenti a balesetek előfordulásának valószínűségét.
51. A légi közlekedés terén két rendelet¹⁶ tartalmazott rendelkezéseket egyes uniós szabályoktól való átmeneti eltérésekről, tekintettel a légi közlekedés példátlan visszaesésére a Covid19-világjárvány következtében. Először is a világjárvány nehézségeket okozott a légi közlekedési szolgáltatásokról szóló rendelet¹⁷ és a földi kiszolgálásról szóló irányelv¹⁸ bizonyos rendelkezéseinek való megfelelés terén. A Bizottság átmeneti szabályokat fogadott el, felajánlva az érintett érdekelt feleknek, a tagállamoknak és a Bizottságnak a szükséges mentességet bizonyos közigazgatási szabályok alól, annak érdekében, hogy jobb pénzügyi kilátásokat biztosítson az érintett ágazatban működő érdekelt feleknek. Tekintettel az elhúzódó válságra, a Bizottság szükség esetén kész arra, hogy gyakorolja a ráruházott hatáskört a légi közlekedési szolgáltatásokról szóló rendeletben meghatározott megfelelő eltérések meghosszabbítása érdekében. Másodszor, a résidők tekintetében 2020 nyarára felfüggesztették a „használd vagy elveszited” elv alkalmazását, és azóta a Bizottság gyakorolta a ráruházott hatáskört, és kiterjesztette a mentességet a 2020/2021-es téli menetrendi időszakra. Ezenfelül a Bizottság hamarosan javasolni fogja a résidő-használat alóli mentesítésre vonatkozó szabályok módosítását a repülőtéri kapacitás hatékony kihasználásának biztosítása, valamint a mentesítés és a légi forgalom tényleges és várható szintjei hatékonyabb összehangolása érdekében. További célja, hogy elkerülje a mentesség helytelen használatát úgy, hogy azt bizonyos feltételekhez köti.
52. A Tanács legutóbbi következtetéseiben¹⁹ elismerte, hogy szükség van arra, hogy európai és nemzetközi szempontból megvizsgálják a közlekedési dolgozók mobilitását

¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/459 rendelete (2020. március 30.) a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló 95/53/EGK tanácsi rendelet módosításáról (HL L 99., 2020.3.31., 1–4. o.) és az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/696 rendelete (2020. május 25.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló 1008/2008/EK rendeletnek a Covid19-világjárványra tekintettel történő módosításáról (HL L 165., 2020.5.27., 1–6. o.).

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (átdolgozott változat), HL L 293., 2008.10.31., 3–20. o.

¹⁸ A Tanács 96/67/EGK irányelve (1996. október 15.) a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról, HL L 272., 1996.10.25., 36–45. o.

¹⁹ A Tanács következtetése az európai áruszállítási ágazat számára szolgáló, világjárvány és más jelentős válság kezelését célzó vészhelyzeti tervvel kapcsolatos politikai megfontolásokról.

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

és a szállítási műveleteket. A következtetések szerint *válság idején el kell kerülni az Európai Unión belüli határok lezárását, és gondoskodni kell az áruforgalom – ideértve az Európai Unióba való belépési pontokon keresztüli áruforgalmat is – zökkenőmentes fenntartásáról. A Tanács felkérte a Bizottságot, hogy készítsen világjárvány és más jelentős válság kezelését célzó vészhelyzeti tervet az európai áruszállítási ágazat számára, és ennek során hozza létre a világjárványok és más jelentős válságok esetén alkalmazandó kivételek, az uniós szintű koordináció biztosítására irányuló intézkedések, valamint a Covid19-válság kezelése érdekében tett intézkedések értékelésén alapuló egyértelmű iránymutatások koherens szabályozási keretét.*

53. Ez a közlemény hivatkozási alapot teremt egy vészhelyzeti terv sürgős elemei számára. A Bizottság elkötelezett az alapos értékelés és a széles körű konzultáció mellett egy olyan, világjárvány kezelését célzó vészhelyzeti terv kidolgozása során, amely rugalmas, gyorsan végrehajtható, hatékony és eredményes intézkedéseket határoz meg. A tervnek az áru- és személyszállításra is ki kell terjednie. A Bizottság arra törekszik, hogy ezt a tervet a jelen közleményben felsorolt jogalkotási javaslatokkal együtt 2021-ben előterjessze, és várakozással tekint az Európai Parlamenttel és a Tanáccsal folytatandó zavartalan együttműködés elé.

Cselekvési terv a világjárvány okozta vészhelyzetek kezelésére a közlekedési ágazatban

- A salátarendelet rendszerének felülvizsgálata;
- Az uniós jogszabályok szisztematikus átvizsgálása, adott esetben a válság kezelését célzó rendelkezések bevezetése érdekében;
- Iránymutatás a tagállamok számára a vezetési és pihenőidőkre vonatkozó közúti szállítási szabályoktól való eltérések minimális szintű összehangolásának biztosítása érdekében;
- A személyszállítás terén minimális szintű alapvető szolgáltatásokra vonatkozó kritériumok ajánlása;
- A vasúti áru fuvarozást végző vonatok menetrendje betartásának és pontos teljesítésének folyamatos ellenőrzése a határállomásokon, beleértve a tartózkodási időket is;
- A Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás uniós szabályainak felülvizsgálata;
- A légi járatok működtetésére vonatkozó rendkívüli intézkedések meghosszabbítása felhatalmazáson alapuló jogi aktus útján, a Covid19-világjárványra való tekintettel, amennyiben az alkalmazandó kritériumok alapján indokolt.

VII. Alapvető összeköttetések biztosítása utasok számára

54. Miközben a zöld sávokra vonatkozó kezdeményezés fő célja kezdetben a teherforgalom áramlásának zavartalan fenntartása és az alapvető szolgáltatások rendelkezésre állásának biztosítása volt, ugyanolyan fontos az alapvető utasforgalmi összeköttetések biztosítása a tagállamokon belül, azok között és azokon kívül egyaránt. Mindazoknak, akiknek munkahelyi vagy családi okokból²⁰ utazniuk kell, főszabály szerint lehetőséget kell biztosítani arra, hogy ezt megtegyék. Ez a helyzet áll fenn azok esetében, akik nem tudnak otthonról dolgozni, akik iskolába járnak,

²⁰ Ideértve azokat is, akik megfelelően igazolt kapcsolatban élnek.

valamint az orvosi és ápolói személyzet, a határon átnyúló szolgáltatást nyújtók, az idénymunkások stb. esetében.

55. A tagállamok és a helyi hatóságok – főszabály szerint – nem tilthatják meg a szállítási szolgáltatások nyújtását²¹. Az egyéni közlekedésre (pl. személygépkocsik, motorkerékpárok, kerékpárok) vonatkozó korlátozásokat is el kell kerülni, mivel az igen korlátozott mértékű kockázatot jelent a vírus terjedése szempontjából. A városokban és a régiókban fenn kell tartani a közösségi közlekedés kielégítő mértékű biztosítását, és nem indokolt korlátozások bevezetése ott, ahol megfelelő egészségügyi és higiéniai intézkedések vannak érvényben. Végezetül, tekintettel arra, hogy megfelelő intézkedések vannak érvényben a betegség terjedésének megakadályozása érdekében, jelenleg repülési korlátozásokra sincs szükség a fennálló Covid19-világjárvány kezeléséhez.
56. A repülőgépeknek, helyi és távolsági autóbuszoknak, személygépkocsiknak, vonatoknak és kompoknak továbbra is biztosítaniuk kell az alapvető szolgáltatások minimális szintjét, szükség esetén az uniós jognak megfelelő állami pénzügyi támogatással, az EU egészében. A jelenlegi körülmények között ezek kulcsfontosságú szerepet töltenek be, mivel lehetővé teszik az alapvető mobilitást, többek között a kulcsfontosságú munkavállalók számára is, feladataik ellátása érdekében. A közlekedést lehet és kell is biztonságosan működtetni, amint az a Bizottság Covid19: Iránymutatás a közlekedési szolgáltatások és összeköttetések fokozatos helyreállításáról című közleményében²² is szerepel. Fenn kell tartani a közlekedési folyosók működőképességét a szárazföldi közlekedés számára. Ma már a Covid19-re vonatkozó biztonsági protokollok vannak érvényben a légi, tengeri, belvízi és vasúti közlekedésben egyaránt. Valószínűleg a digitális közegészségügyi utasazonosító űrlapok és a kontaktkövető alkalmazások is kulcsfontosságú szerepet fognak játszani.

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

²² 2020/C 169/02.