



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2020 m. spalio 29 d.
(OR. en)

12405/20

TRANS 501
MAR 141
AVIATION 198
COVID-19 2

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPRez
gavimo data:	2020 m. spalio 28 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2020) 685 final
Dalykas:	KOMISIJOS KOMUNIKATAS „Žaliųjų transporto koridorių atnaujinimas siekiant palaikyti ekonomiką atsinaujinusios COVID-19 pandemijos laikotarpiu“

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2020) 685 final.

Priedama: COM(2020) 685 final



Briuselis, 2020 10 28
COM(2020) 685 final

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS
PARLAMENTUI, EUROPOS VADOVŲ TARYBAI IR TARYBAI**

**Žaliųjų transporto koridorių atnaujinimas siekiant palaikyti ekonomiką atsinaujinusios
COVID-19 pandemijos laikotarpiu**

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS
PARLAMENTUI, EUROPOS VADOVŲ TARYBAI IR TARYBAI**

**Žaliųjų transporto koridorių atnaujinimas siekiant palaikyti ekonomiką atsinaujinusios
COVID-19 pandemijos laikotarpiu**

I. Įvadas

1. 2020 m. pavasario pradžioje prasidėjus COVID-19 pandemijai, valstybės narės, siekdamos apsaugoti visuomenės sveikatą, uždarė savo sienas, be kita ko, prekių apyvartai, ir dažnai tai buvo daroma nesuderintai ir nekoordinuotai. Dėl to iš pradžių buvo sutrikdyta bendroji rinka – krovinių transporto priemonėms pasienyje tekdamo ilgai laukti ir buvo stabdomi kroviniai skrydžiai, todėl pradėjo trūkti prekių ir nebuvo tikrumo dėl jų tiekimo. Tai lėmė panišką pirkimą ir net būtinausių medicinos prekių stygių.
2. Todėl kovo 23 d. Komisija priėmė Komunikatą¹ dėl žaliųjų koridorių atvėrimo pagal Sienų valdymo priemonių, skirtų sveikatai apsaugoti ir prekių bei pagrindinių paslaugų prieinamumui užtikrinti, gaires². Pagrindinė žaliųjų koridorių iniciatyvos koncepcija – užtikrinti nenutrūkstamą tiekimo grandinių veikimą bendrojoje rinkoje ir išvengti galimo prekių trūkumo. Komunikate numatyta, kad kirsdamos transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) vidaus sienas krovinių transporto priemonės iš viso turėtų užtrukti ne ilgiau kaip 15 minučių, nepriklausomai nuo jų vežamų prekių, ir nustatytos papildomos nuostatos dėl transporto sektoriaus darbuotojų.
3. Uždarius sienas ir vėl pradėjus taikyti kitas priemones ar tikrinti transporto sektoriaus darbuotojus, visų pirma pasienyje ar už sienos, gali kilti didelių socialinių ir ekonominių sutrikimų ir didelių sunkumų krovinių gabenimui ir logistikai, taip pat žmonių judėjimui, ypač krizės laikotarpiu. Be to, šiuo etapu sienų uždarymas prekių vežimui yra neveiksmingas kovojant su viruso plitimu³.
4. Pagrindinis Žaliųjų koridorių komunikate nustatytas didžiausio laukimo laiko tikslas pasiektas prie daugumos sausumos kelių sienų.

2020 m. kovo 19 d. sunkvežimių sienos kirtimo laikas buvo labai ilgas, tad susidarė ilgos eilės prie Vokietijos ir Lenkijos sienos (20–50 km), Vokietijos ir Prancūzijos sienos (daugiau kaip 20 km), Čekijos ir Vokietijos sienos (13 km) ir Slovakijos sienos (16 km), Slovakijos ir Vengrijos sienos (16 km) ir Vengrijos ir Rumunijos sienos (16 km). Laukimo laikas prie kitų sienų buvo 1–3 val.: pvz., prie sienos tarp Prancūzijos ir Italijos,

¹ C(2020) 1897 *final*,

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/2020-03-23-communication-green-lanes_lt.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 Uždarius sienas viruso patekimas į šalį būtų sulaukomas tik tuo atveju, jei sienos būtų beveik visiškai uždarytos ir jei jos būtų uždarytos greitai ankstyvaisiais etapais prieš nustatant pirmąjį autochtoninį atvejį, o tai įmanoma tik esant konkrečioms izoliacijos sąlygoms (pvz., salose esančioms valstybėms), <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions-september-2020.pdf>.

Prancūzijos ir Vokietijos, Slovėnijos ir Kroatijos, Vengrijos ir Rumunijos, Vokietijos ir Belgijos, Slovakijos ir Vengrijos. Jei ši problema nebūtų buvusi išspręsta, ji būtų galėjusi lemti prekių vidaus rinkos suirutę ir tiekimo grandinių sutrikimą. Pandemijos krizės įkarštyje keleivių eismas iš esmės sustojo. Dėl veiksmų, kurių imtasi ES lygmeniu ir kurie įgyvendinami visapusiškai bendradarbiaujant su ES valstybėmis narėmis, krovinių srautas nenutrūko.

Laikantis Žaliųjų koridorių komunikato labai sutrumpėjo laukimo pasienyje laikas, taigi pagerėjo ir krovinių vežimo veikla.

5. Dabar, kai pandemija atsinaujino, labai svarbu kuo labiau sumažinti naujų kovos su pandemija priemonių trukdymą ekonomikai ir verslui. Tiek pramonė, tiek transporto sektorius smarkiai nukentėjo nuo krizės ir negali sau leisti dar vieno smūgio. Atsižvelgiant į didelį COVID poveikį, susijusį su nuostoliais ir ekonomikos nuosmukiu, dabar labai svarbu palaikyti ekonomiką. Krovininis transportas yra sistemškai svarbus Sąjungai, kad jos ekonomika toliau veiktų tiek viduje, tiek tarptautiniu mastu. Tai bus įmanoma tik tuo atveju, jei prekės ir paslaugos galės laisvai judėti veikiančioje stabilioje bendrojoje rinkoje ir transporto sektoriaus darbuotojams bei keleiviams bus užtikrintas būtinas susisiekimasis tiek, kiek tai suderinama su visuomenės sveikatos aspektais. Įmonėms, gamykloms, medicinos įstaigoms ir prekybai reikia užtikrinti, kad tiekimo grandinės veiktų ir darbuotojai galėtų judėti, taip pat tarpvalstybiniu mastu.
6. 2020 m. kovo mėn. komunikato tikslai tebėra visiškai aktualūs. Tačiau dabar, praėjus septyniems mėnesiams nuo to laiko, kai jie buvo pirmą kartą nustatyti, turime sugriežtinti kai kuriuos Žaliųjų koridorių komunikato principus, remdamiesi įgyta patirtimi, ir užtikrinti, kad jie būtų tinkami taikyti atsinaujinusios pandemijos sąlygomis. Šiame komunikate nustatomos priemonės, kuriomis bus toliau užtikrinamas prekių srautas ir laisvas transporto darbuotojų judėjimas per sienas, atsižvelgiant į bendrus būtinuosius poreikius, su kuriais susiduriame sveikatos ir ekonomikos srityse.
7. Kad ES žaliųjų koridorių iniciatyva ir toliau būtų veiksmingai remiama ekonomika ir prisidedama prie jos atsigavimo, turime šalinti likusias kliūtis ir išlaikyti gerai veikiančią bendrąją rinką. Tai reiškia, kad reikia užtikrinti krovinių vežimo sklandumą, remti ypač svarbius transporto sektoriaus darbuotojus, pagerinti veiklą daugiarūšio transporto logistikos srityje ir visada užtikrinti keleiviams minimalų susisiekimą. Paašškėjo, kad koordinavimas, bendradarbiavimas ir skaidrumas yra ir bus būtini, kad bendroji rinka išliktų pasirengusi būsimoms krizėms.

II. Žaliųjų koridorių atnaujinimas. Krovinių vežimo ir logistikos sklandumo užtikrinimas

8. Nors 90 proc. iš 178 TEN-T tinklo sienos perėjimo punktų atitinka Žaliųjų koridorių komunikatą, maždaug 5 proc. sienos perėjimo punktų, daugiausia prie Šengeno erdvei nepriklausančių ES vidaus sienų, vis dar laukiama gerokai ilgiau nei 15 minučių. Siekiant remti krovinių srautus ir transporto pramonę, užtikrinti tiekimo grandinių prieinamumą ir užkirsti kelią naujam produktų trūkumui, atėjo laikas užtikrinti, kad vėlavimui kuo labiau sumažinti būtų įdiegtas būtinas eismo valdymas, paramos paslaugos ir įranga.

9. Kadangi valstybės narės imasi naujų priemonių ir daugėja dalinių judėjimo suvaržymų, jau yra pranešimų ir pavyzdžių, kad transporto darbuotojams taikomas karantinas, uždaromos poilsio zonos ir vairuotojai negali atnaujinti pažymėjimų. Todėl turėtume toliau įgyvendinti Žaliųjų koridorių komunikatą, kad transportas išliktų sklandus ir prireikus būtų toliau tobulinamas, ir, nepriklausomai nuo kitų taikomų sanitarinių priemonių masto, būtų užtikrinta bent kad:
- visoms kroviniams transporto priemonėms (laivams) ir transporto personalui ir toliau būtų taikomos nediskriminacinės sąlygos, neatsižvelgiant į transporto priemonės (laivo) kilmę, paskirties vietą, registracijos šalį arba vairuotojo (įgulos) pilietybę;
 - bet kokios rūšies krovinius profesionaliai vežančios transporto priemonės galėtų kirsti sieną žaliuoju koridoriumi;
 - būtų vengiama nustatyti su COVID-19 susijusių papildomų sienos kirtimo procedūrų, o jau esančios būtų racionalizuotos, kad atitiktų tai, kas tikrai būtina. Krovinių transporto priemonių vairuotojų neturėtų būti prašoma pateikti jokių kitų dokumentų, išskyrus jų asmens dokumentą ir vairuotojo pažymėjimą;
 - dokumentų pateikimas / parodymas elektroninėmis priemonėmis būtų laikomas pakankamu ir skatinamas (atkreipiame dėmesį į tai, kad kai kurios valstybės narės iš tiesų pasinaudojo krize, kad galėtų tai išplėtoti (žr. toliau));
 - tranzito koridoriai būtų prižiūrimi bent TEN-T tinkle per valstybes nares. Transporto priemonės – tiek privatūs, tiek kolektyvinio transporto priemonių vairuotojai – turėtų turėti galimybę vykti tranzitu per šalį, neatsižvelgiant į tai, iš kurios zonos jos atvyksta, neatliekant testų, tol, kol jos lieka tranzito koridoriuje (-iuose);
 - tiek, kiek būtina, kad būtų galima išspręsti vėlavimų problemą, ir tol, kol ji bus išspręsta, valstybės narės galėtų įvesti nuostatas, leidžiančias nukrypti nuo šiuo metu galiojančių vairavimo apribojimų (draudimo važiuoti savaitgaliais, naktį, kelti triukšmą, atskiriems sektoriams taikomų draudimų ir t. t.), kad būtų užtikrintas sklandus krovinių vežimas;
 - komendanto valandos nebūtų taikomos kroviniam transportui ar transporto darbuotojams;
 - būtų užtikrinta galimybė naudotis papildomomis paslaugomis, kaip antai prieiga prie degalinių, minimalus sanitarijos lygis (pvz., poilsio zonos su tualetais ir dušais), maitinimo (pvz., maistas išsinešti, maisto prekybos automatai) ir apgyvendinimo paslaugos, o valstybės narės nurodytų jų teikimo vietas programėlėje „Green Lanes“ (žr. toliau).
10. Komisija pripažįsta, kad kelių eismo spūsčių prie kelių sienų priežastys yra susijusios ne tik su COVID ir kad prieš prasidedant dabartinei pandemijai šiuose sienos perėjimo punktuose buvo ilgai laukiama dėl organizacinių ir infrastruktūros priežasčių, pavyzdžiui, dėl nepakankamo sienos apsaugos pareigūnų skaičiaus Šengeno sienų atveju. Šiandien svarbu, kad valstybės narės, remdamosi žaliųjų koridorių koncepcija, optimizuotų sienos perėjimo punktus taikydamos pažangias sienų stebėjimo sistemas, dar kartą apsvarstytų būtinybę taikyti kai kurias blokavimo priemones ir sukurtų pažangias sistemas, pavyzdžiui, mokesčio už naudojimąsi keliu rinkimą nestabdant

transporto priemonės. Valstybėms narėms taip pat primenama, kad Europos ligų prevencijos ir kontrolės centras (ECDC) rekomenduoja vengti nepagrįsto su COVID susijusių dezinfekavimo priemonių naudojimo⁴.

11. COVID-19 yra svarbi paskata diegti skaitmeninius sprendimus. Jie gali padėti paspartinti procedūras ir padėti vairuotojams, įmonėms ir valdžios institucijoms geriau prognozuoti eismą bei būti pasirengusiems. Tokios priemonės, grindžiamos elektroniniais krovinių ir krovimo dokumentais, intelektinėmis transporto sistemomis ir (arba) upių informacijos paslaugomis, taip pat muitinės formalumais, turėtų būti plačiai prieinamos, visada pripažįstamos ir sukurtos taip, kad būtų patogios vartotojui, lengvai naudojamos ir automatizuotos. Komisija ir toliau teiks būtiną teisinę sistemą bei finansiškai remis bepopierį transportą.
12. Balandžio mėn. Europos pasaulinės navigacijos palydovų sistemos agentūros (GSA) pradėta taikyti programėlė „Galileo Green Lane“ sulaukė teigiamų atsiliepimų ir iš pramonės suinteresuotųjų subjektų, ir iš valstybių narių. Teikdama paslaugas sunkvežimių vairuotojams ir pagalbą sienos apsaugos institucijoms, ji padėjo užtikrinti stebėseną, kaip kiekvieno sienos kirtimo atveju laikomasi reikalavimo dėl ilgiausios 15 minučių sienos kirtimo trukmės. GSA kuo greičiau atnaujins programėlę. Valstybės narės raginamos perduoti Komisijai atitinkamą informaciją, pavyzdžiui, apie poilsio patalpas ir degalų papildymo stotis, kad ją būtų galima įtraukti į programėlę „Green Lanes“. Komisija apsvarstys galimybę įtraukti į programėlę papildomas funkcijas, pavyzdžiui, ją išplėsti, kad ji apimtų daugiau sienos kirtimo punktų Vakarų Balkanų šalyse. Vairuotojai ir tarpvalstybiniai darbuotojai taip pat raginami naudotis kontaktų atsekimo programėlėmis.
13. Vežimo sunkvežimiais patikrinimai kelyje yra labai svarbūs užtikrinant kelių eismo saugumą. Tačiau atliekant juos kyla pavojus vairuotojų ir inspektorių sveikatai ir saugai. Siekiant sumažinti tokį pavojų per patikrinimus, valstybės narės raginamos, kiek tai įmanoma, fizinius patikrinimus pakeisti bekontakčiais ir bepopieriais patikrinimais, priimant elektroninius dokumentus ir taikant skaitmeninius sprendimus, kuriais panaikinama būtinybė lipti į sunkvežimį siekiant parsisiųsti tachografo duomenis.
14. Žinoma, krovininis transportas ties ES sienomis nesibaigia. Žaliųjų koridorių gairės padeda užtikrinti sklandų prekių⁵ ir transporto darbuotojų (įskaitant jūrininkus) judumą prie ES išorės sienų. Labai reikia tvirtesnio bendradarbiavimo su visomis kaimyninėmis šalimis, nes jos yra pagrindinės ES partnerės įgyvendinant ir koordinuojant žaliųjų koridorių priemones. Europos ekonominės erdvės (EEE) valstybių narių ir Šveicarijos, taip pat Jungtinės Karalystės, kuri iki pereinamojo laikotarpio pabaigos laikoma ES nare, nacionalinės valdžios institucijos glaudžiai bendradarbiauja su valstybėmis narėmis ir Komisija. Komisija siekia toliau kurti žaliuosius koridorius šešiose Vakarų Balkanų valstybėse (VB6). Ši iniciatyva, kuria siekiama užtikrinti sklandžius tranzito srautus regione ir į (iš) ES, pasirodė esanti labai sėkmingas regioninio bendradarbiavimo pavyzdys. Komisija tęs darbą siekdama išnaudoti visą šios iniciatyvos potencialą ir pripažįsta su Transporto bendrijos

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

⁵ Įskaitant dalyvaujančioms valstybėms (Norvegijai, Islandijai, Turkijai, Serbijai, Juodkalnijai, Šiaurės Makedonijai) iš „rescEU“ rezervo teikiamą pagalbą pagal Sąjungos civilinės saugos mechanizmą.

nuolatiniu sekretoriatu vykusių diskusijų šiais klausimais naudą. Komisija taip pat toliau spęs klausimus su šalimis partnerėmis, turinčiomis tiesioginę sausumos sieną su ES (Rytų partnerystės šalimis ir Turkija). Šis bendras darbas apima bendradarbiavimą dėl pernelyg ilgo laukimo sienos perėjimo punktuose ir juo siekiama užtikrinti nepertraukiamą būtiniausių prekių (pvz., medicinos reikmenų) importą. Be to, humanitarinei pagalbai ir paramai vystymuisi skirtų prekių eksportas į šalis partneres reaguojant į COVID-19 pandemiją bus viena iš daugelio sričių, kurioms bus naudingas žaliųjų koridorių principų taikymas sienos perėjimo punktuose.

III. Transporto sektoriaus darbuotojai yra ypač svarbūs

15. Transporto sektoriaus darbuotojai yra būtini siekiant užtikrinti, kad ekonomika nesustotų. Kai 2020 m. pavasarį Europa buvo izoliuota, transporto sektoriaus darbuotojai ir toliau vykdė savo pareigas, be kita ko, prirėkus ir kitose valstybėse, siekdami išlaikyti prekių tiekimo srautą ir kartais rizikuodami savo pačių sveikata ir gerove.
16. Pagal Tarybos rekomendacijos (ES) 2020/1475⁶ 19 punkto b papunktį visų valstybių narių valdžios institucijos transporto darbuotojus turėtų laikyti ir pripažinti ypač svarbiais darbuotojais ir paslaugų teikėjais ir jiems neturėtų būti taikomas karantino reikalavimas, kai jie vykdo savo pagrindines funkcijas. Tačiau turėtų būti užtikrinta visapusiška jų sveikatos apsauga, be kita ko, prirėkus užtikrinant galimybę naudotis tinkamomis asmeninėmis apsaugos priemonėmis (AAP).
17. Valstybės narės neturėtų reikalauti, kad transporto sektoriaus darbuotojai būtų sistemingai testuojami sienos perėjimo punktuose arba už sienos. Dėl to atsirastų nereikalingų eilių ir būtų daromas neigiamas poveikis sienos kirtimo laikui. Tai taip pat neįmanoma ar nepraktiška tų transporto darbuotojų, kuriems dažnai tenka kirsti sienas kelis kartus per savaitę, atveju.
18. Profesijų, kurioms taikoma transporto darbuotojų apibrėžtis, sąrašas neturėtų būti baigtinis. Jis turėtų apimti ne tik vairuotojus, transporto priemonėse dirbančius darbuotojus, pilotus, laivų kapitonus ir įgulą, bet ir techninės priežiūros darbuotojus, terminalų ir eismo valdymo darbuotojus, infrastruktūros valdytojų darbuotojus krovinių ir keleivių vežimo srityje ir t. t. Visi šie darbuotojai turėtų turėti galimybę be jokių apribojimų judėti ir kirsti sienas, be kita ko, transporto priemonėmis, kuriomis jie turi naudotis kirsdami sieną, kai tai būtina jų pareigoms atlikti⁷.
19. Nuo kovo mėn. Komisija siūlo naudoti standartinį „Tarptautinio transporto darbuotojų pažymėjimą“. Šiuo pažymėjimu gali naudotis bet kuris prekes ar keleivius vežančioje transporto priemonėje dirbantis asmuo, visų pirma vairuotojas, bet koks asmuo, keliaujantis į transporto priemonės, kurioje jis dirbs, stovėjimo vietą, arba bet koks kitas asmuo, dirbantis transporto sektoriuje. Pažymėjimo turėtoju kertant Sąjungos vidaus sienas jis turėtų būti laikomas tarptautinio transporto darbuotoju. Iš tarptautinio transporto darbuotojų pažymėjime nurodytas operacijas vykdančių asmenų valstybės

⁶ 2020 m. spalio 13 d. Tarybos rekomendacija (ES) 2020/1475 dėl suderinto požiūrio į laisvo judėjimo apribojimą atsižvelgiant į COVID-19 pandemiją (OL L 337, 2020 10 14, p. 3).

⁷ Tokių pavasarį kilusių problemų pavyzdys buvo traukinio mašinistas, kertantis sieną taksi, kad nuvyktų ten, kur yra jo lokomotyvas, arba sunkvežimio vairuotojas, grįžtantis namo su kitais tuo pačiu furgonu.

narės neturėtų reikalauti pateikti jokių kitų dokumentų (pvz., įvairių buvimo vietos nustatymo formų ir pan.). Tai ypač pasakytina apie sausumos sienas.

20. Šis pažymėjimas taip pat skelbiamas ES sienos apsaugos pareigūnų praktinio vadovo, kuriuo naudosis valstybių narių kompetentingos institucijos, vykdydamos sienų kontrolę, 40 priede⁸. Komisija išnagrinės, ar Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisija (JT EEK) galėtų šį kelių ir geležinkelių sektoriaus darbuotojų pripažinimą padaryti nuolatiniu, kaip jau yra oro ir jūrų transporto įgulų atveju.
21. Laivyba pritraukia jūrininkus iš viso pasaulio, tačiau visuotiniai kelionių apribojimai šiuo metu trukdo šiems ypač svarbiems darbuotojams reguliariai judėti. Daugelis jūrininkų šiuo metu yra užstrigę savo laivuose ir dirba ilgiau nei pagal tarptautinę teisę nustatytas 11 mėnesių terminas, o jų kolegoms krante negali keliauti ir kirsti sienų, kad jiems padėtų. Tai kelia pertrūkių pavojų tiekimo grandinei ir grėsmę vandens transporto saugai.
22. Todėl valstybės narės turėtų ir toliau sudaryti palankesnes sąlygas jūrininkams keliauti, užtikrinti jų judumą ir leisti jiems bet kuriuo metu kirsti sienas bei vykti tranzitu⁹. Panašiai kaip ir transporto sektoriaus darbuotojai, jūrininkai Tarybos rekomendacijos (ES) 2020/1475 19 punkto h papunktyje klasifikuojami kaip keliautojai, atliekantys esmines funkcijas arba turintys esminių poreikių, kuriems neturėtų būti taikomas karantino reikalavimas tuo metu, kai jie šią funkciją vykdo. Be to, valstybės narės turėtų užtikrinti galimybę jūrininkams naudotis vizų išdavimo paslaugomis ir leisti saugiai keisti įgulą savo uostuose. Laivų savininkai turėtų suteikti įgulai galimybę naudotis tinkamomis asmeninėmis apsaugos priemonėmis, kad keliaudami ir būdami laive galėtų apsaugoti savo ir kitų sveikatą. Atsižvelgiant į konkrečias tolimojo susisiekiimo jūrų transporto sąlygas, prieš įlaipinant į laivą atliekami testai apsaugo jūrininkus ir padeda išvengti protrūkių laivuose, kurie plaukioja toli nuo uosto ir todėl negali laiku gauti medicininės priežiūros krante. Komisijos tarnybos ir Europos išorės veiksmų tarnyba toliau bendradarbiaus su atitinkamomis tarptautinėmis organizacijomis, kad pagerintų laivų įgulų judumą už Europos ribų.
23. Vidaus vandenų laivų kapitonai ir įgula taip pat turi turėti galimybę įlipti ir išlipti vidaus vandenų uostuose išilgai ES vandenų kelių. Labai svarbu, kad vidaus vandenų transporto darbuotojai galėtų keliauti ir kirsti sienas ES valstybėse narėse, kad nenutrūktų ES vandens keliais vykdomos logistikos operacijos. Dėl trukdymo vidaus vandenų laivų įguloms laisvai judėti gali kilti rizika, kad laivų valdytojai apsunkins Direktyvos 2014/112 dėl vidaus vandenų kelių transporto darbo laiko organizavimo laikymąsi. Vidaus vandenų laivų valdytojai taip pat turėtų suteikti įgulai galimybę naudotis tinkamomis asmeninėmis apsaugos priemonėmis, kad būtų apsaugota jų pačių ir keleivių sveikata.

IV. Geresnis koordinavimas ir informavimas

⁸ ES sienos apsaugos pareigūnų praktinio vadovo 40 priedas, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/certificate-for-international-transport-worker.zip>.

⁹ Komisijos komunikatas „Jūrininkų, keleivių ir kitų laivuose esančių asmenų sveikatos apsaugos, repatriacijos ir kelionės paslaugų gairės“, C(2020) 3100, OL C 119, 2020 4 14, p. 1–8.

24. Prasidėjus COVID-19 pandemijai, Komisija įsteigė transporto srities nacionalinių kontaktinių asmenų tinklą ir jam vadovauja. Sukurti šį neformalų tinklą sumanyta siekiant skatinti valstybių narių administracijų veiklos koordinavimą ir keitimasi informacija, aptarti problemas, gauti naujausius duomenis apie padėtį prie sienų ir keistis geriausios patirties pavyzdžiais. Sudarius sąlygas valstybėms narėms greitai keistis informacija, valstybės narės buvo paskatintos anksti teikti grįžtamąją informaciją apie savo vidaus priemones, darančias poveikį viena kitai, padidėjo pasitikėjimas ir sumažėjo vienašalių atsakomųjų veiksmų.
25. Taigi, kai ištikus nepaprastajai padėčiai arba krizei pradedamas taikyti integruoto politinio atsako į krizes (IPCR) mechanizmas, Komisija turėtų aktyvuoti nacionalinių kontaktinių asmenų tinklo veiklą, kad suintensyvėtų bendravimas ir informacijos srautai. Siekdamas užtikrinti atitinkamų nacionalinių valdžios institucijų veiklos koordinavimą, valstybės narės turėtų paskirti oficialų nacionalinį kontaktinį asmenį, einantį atitinkamas aukštesnes pareigas. Transporto srities nacionaliniai kontaktiniai asmenys turėtų teikti būtiną informaciją apie probleminius sienos perėjimo punktus ir susirinkti į posėdį tuo atveju, kai reikia nedelsiant imtis veiksmų. Komisija primygtinai ragina visas valstybes nares aktyviai ir visapusiškai dalyvauti.
26. Valstybių narių nacionaliniai kontaktiniai asmenys turėtų teikti informaciją apie su transportu susijusius vidaus politikos sprendimus, visų pirma tuos, kurie daro poveikį tarpvalstybiniam krovinių ar keleivių judėjimui, transporto darbuotojų judėjimui, ir tai daryti, kai įmanoma, gerokai prieš pradėdant taikyti šias priemones, kad būtų galima teikti grįžtamąją informaciją ir suteikti galimybę kitoms valstybėms narėms ir Komisijai reaguoti. Prireikus valstybės narės taip pat turėtų įtraukti kitas atitinkamas ministerijas ir departamentus ir gali naudotis forumu keisdamosi informacija ir idėjomis apie geriausią patirtį.
27. Tinklas pasirodė esąs veiksminga priemonė, sudaranti sąlygas greitai keistis informacija ir atlikti transportą įtakojančių pandemijos plitimo valdymo priemonių poveikio plataus masto vertinimą. Vasaros mėnesiais jo veikla tapo ne tokia reguliari, tačiau dabar siūlome atnaujinti kontaktinių asmenų tinklo veiklą, kad jis galėtų vykdyti šiame komunikate nustatytas naujas su žaliaisiais koridoriais susijusias pareigas, kaip iš tiesų raginama Tarybos išvadose (žr. toliau).
28. Kad būtų galima geriau apžvelgti padėtį, visa informacija, susijusi su privačių keliautojų ir profesionalių transporto paslaugų teikėjų judumu, turėtų būti prieinama vienoje atnaujintoje ir lengvai naudojamoje internetinėje vietoje. Todėl Komisija perkels „Covid-19 response tracker“ svetainės turinį į svetainę „Reopen EU“.

V. Žalieji daugiarūšio transporto koridoriai

29. Pirminiame Žaliųjų koridorių komunikate teigiama, kad žaliojo koridoriaus sienos kirtimo punktų pervažiavimas viso krovininio transporto atveju turėtų užtrukti ne ilgiau kaip 15 minučių. Norint pasiekti šį 15 minučių tikslą, būtina kuo labiau sumažinti visą kontrolę, patikrinimus ir atrankinę patikrą. Tai galioja visoms krovininėms transporto priemonėms, traukiniams, laivams ir orlaiviams. Siekiama, kad transporto sektorius būtų kuo veiksmingesnis ir kad būtų kuo labiau sumažinti brangiai kainuojantys sutrikimai.
30. Dabartinės krizės sukeltas spaudimas siekti pokyčių taip pat turėtų paskatinti pokyčius bendrosios rinkos labui, siekiant tvarumo ir skaitmeninimo, kurie sudarytų sąlygas

ekonomikai atsigauti. Todėl Komisija ragina užtikrinti, kad žaliaisiais koridoriais būtų vykdomas įvairiarūšis vežimas, užtikrinant, kad būtų visapusiškai išnaudotas visų rūšių transporto potencialas.

31. COVID pandemija parodė, kad krovinių vežimas geležinkeliais gali būti ne tik ekologiška, bet ir patikima bei atspari vežimo rūšis. Geležinkeliai buvo itin svarbūs užtikrinant, kad krizės sąlygomis tiekimo grandinės išliktų nepažeistos, o įvairiarūšiam vežimui reikia mažiau žmonių sąveikos nei kelių transportui, tik pakraunant ir iškraunant, ir jame dalyvauja mažiau vairuotojų. Dėl pandemijos susidarė ypatinga padėtis, kai geležinkelių pajėgumai tapo pertekliniai dėl staigaus keleivių vežimo geležinkeliais sumažėjimo. Krovinių vežimo geležinkeliais koridorių veiklos stebėseną rodo, kad pradiniu izoliavimo priemonių taikymo etapu balandžio mėn., kai sumažėjo keleivių eismas, krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų punktualumas gerokai padidėjo – vėlavimo minučių skaičius, apie kurį pranešta, sumažėjo trečdaliu iki pusės¹⁰.
32. Šis pagerėjęs krovinių vežimo geležinkeliais veiklos rodiklis turi būti išlaikytas. Infrastruktūros valdytojai ir geležinkelio įmonės turėtų sutelkti dėmesį į tai, kad būtų kuo labiau sumažintas vėlavimas prie sienų, ir padidinti lankstumą. Šiuo tikslu geležinkelio įmonės galėtų kuo geriau pasinaudoti tarptautinio nenumatytų atvejų valdymo priemonėmis, parengtomis po Raštato linijos uždarymo¹¹. Tai yra koordinavimo ir keitimosi informacija operatyviniu lygmeniu ekstremaliosios situacijos sąlygomis tinklas. Komisija apsvarstys galimybę pateikti pasiūlymą dėl teisės akto, kuriuo būtų reikalaujama, kad pasienio stotyse, nurodytose priede pateiktame sienos perėjimo punktų žemėlapyje, būtų nuolat stebima, kaip kroviniai traukiniai laikosi tvarkaraščio ir eismo grafiko, įskaitant laukimo laiką.
33. Siekiant panaikinti sustojimus pasienyje dėl techninių patikrinimų ir taip paspartinti sienos kirtimą bei sukurti tikrą bendrą Europos geležinkelių erdvę, dabar, kai nuo spalio mėn. pabaigos visose valstybėse narėse galioja Ketvirtojo geležinkelių dokumentų rinkinio techninis ramstis, valstybės narės turėtų greičiau panaikinti nacionalines taisykles, pagal kurias reikalaujama tikrinti traukinius pasienyje (atlikti stabdžių bandymus ir t. t.), viršijant reikalavimus, nustatytus ES taisyklėse, kurios pačios suteikia visiškai pakankamas saugos garantijas. Tokie papildomi patikrinimai šiuo metu dažnai trunka daug ilgiau nei 15 minučių sienos kirtimo laiko tikslinis rodiklis. Infrastruktūros valdytojai turėtų remti krovinių vežimo geležinkeliais patikimumą ir sienos perėjimo greitį, stiprindami bendradarbiavimą¹², susijusį su

¹⁰ Žr. Asociacijos „RailNetEurope“ klientų informavimo platformą: <https://cip.rne.eu/>.

¹¹ Dėl 2017 m. rugpjūčio 12 d. netoli Raštato (Vokietija) įvykusio incidento beveik du mėnesius buvo uždaryta plačiai naudojama geležinkelio kelio atkarpa – Reino-Alpių krovinių vežimo geležinkeliais koridoriaus dalis. Kadangi alternatyvių maršrutų pralaidumas ir sąveikumas buvo riboti, dėl incidento buvo patirta labai didelių finansinių nuostolių ir padaryta žala krovinių vežimui geležinkeliais. Komisija, dalyvaujant pagrindiniams suinteresuotiesiems subjektams, rado Europos lygmens sprendimus, nustatydama priemones, kuriomis ateityje būtų veiksmingiau švelninamas tokių incidentų poveikis. Parengtame Tarptautinio nenumatytų atvejų valdymo vadove aprašomi standartai, kurie tarptautinio sutrikimo atveju leidžia tęsti geležinkelių eismą kiek įmanoma sklandžiau ir užtikrina geresnę informaciją apie sutrikimo būklę, veiksmus, kurių imtasi, alternatyvas ir poveikį eismo srautams,

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

¹² Žr. Direktyvos 2012/34/ES 37 straipsnį.

prioritetinėmis taisyklėmis dėl geležinkelių pajėgumų paskirstymo ir tarpvalstybinių geležinkelių paslaugų teikimo operacijų valdymo.

34. Nepakenkiant saugai, siūloma leisti vairuoti traukinius mašinistams, kurių kalbos mokėjimo lygis yra A2 (o ne įprastas B1 lygis), pasinaudojant lankstumo galimybėmis, kurias suteikia galiojančios traukinių eismo tarp pasienio stočių taisyklės.¹³ Šis požiūris būtų ypač tinkamas „paprastiems“ maršrutams, kertantiems sienas. Kita vertus, sienų kirtimas galėtų būti palengvintas suteikiant daugiau lankstumo, dėl kalbų, kuriomis vairuotojai gali bendrauti svarbiausiais saugos klausimais, vartojimo. Tai būtų įmanoma, jei komunikaciją pagal Sąjungos teisės aktuose nustatytus standartus būtų galima užtikrinti vartojant šiuo metu infrastruktūros valdytojų nenurodytas kalbas, kurias moka ir mašinistas, ir valdymo centras. Galiausiai būtų galima dar labiau palengvinti krovinių vežimą geležinkeliais ir padidinti jo pajėgumus, jei valstybės narės sudarytų geležinkelio įmonių susitarimus, pagal kuriuos būtinų specialių žinių apie trauką vežant krovinius turintys mašinistai galėtų dirbti kartu su mašinistais, paprastai dirbančiais keleiviniuose traukiniuose, kurie turi tarptautiniuose maršrutuose reikiamų kalbos žinių ir (arba) žinių apie maršrutą.
35. Per visą pandemiją laivybos sektorius veikė visu pajėgumu, į Europą pristatydamas maistą, medicinos įrangą, energetikos produktus ir kitas prekes. Šiam sektoriui tenka 75 proc. ES prekybos su kitomis pasaulio šalimis ir 30 proc. krovinių vidaus rinkoje. Todėl nepertraukiamas jo veikimas yra itin svarbus ES ekonomikai ir būtiniausių bei kitų prekių tiekimui.
36. Siekiant užtikrinti sklandžias laivybos operacijas ir nenutrūkstamus prekybos srautus, kai įmanoma, reikėtų vengti nukreipti laivus kitais maršrutais ir pavėluotai įplaukti į uostus. Valstybės narės turėtų leisti keisti įgulą savo uostuose, o jūrininkams gali tekti pasilikti viešbučiuose arba laikiname būste laukiant, kol galės prisijungti prie kelionės arba būti priimti į darbą laive. Taip išvengiama uosto veiklos pertrūkių dėl to, kad laivai laukia įgulos atleidimo, ar dėl kitų su COVID susijusių apribojimų.
37. Valstybės narės, taikydamos savo nacionalines taisykles dėl vykdymo užtikrinimo įstaigų vykdomos vidaus vandenių (VV) laivų atitikties kontrolės, įskaitant nacionalines nuostatas, kuriomis į nacionalinę teisę perkeliama Direktyva 2016/1629, turėtų atsižvelgti į poreikį išvengti bet kokio nereikalingo vežimo operacijų vėlavimo.
38. Kiek tai susiję su vidaus vandenių laivų, kuriems netaikoma Direktyva 96/50, įgulos narių pažymėjimais, valstybės narės, taikydamos savo nacionalines nuostatas, turėtų siekti užtikrinti galimybę VV laivų įguloms tęsti veiklą pagal savo atitinkamas pareigas iki išskirtinių su pandemija susijusių apribojimų taikymo laikotarpio pabaigos. Panašus požiūris turėtų būti taikomas pratęsiant darbo sutartis, jei įgulos pakeitimas neįmanomas dėl to, kad nėra įgulos. Kai kuriems įgulos nariams gali būti neįmanoma periodiškai tikrintis sveikatą, todėl rekomenduojama priimti pragmatiškus sprendimus, kad jie galėtų pradėti arba tęsti darbą išimties tvarka, kai tokia galimybė numatyta nacionalinėje teisėje.

¹³ Žr. Direktyvos 2007/59/EB VI priedo 8 dalies 3 punktą.

39. Infrastruktūros valdytojai turėtų užtikrinti lankstų visos tarpvalstybinės vidaus vandenų laivybos infrastruktūros veikimą visą parą kasdien, kad būtų galima vykdyti laivų operacijas ir išvengti nereikalingo laukimo laiko.
40. Uosto ir terminalo tarnybos, kurios yra labai svarbūs pasaulinės prekybos ir daugiarūšio transporto vartai, visą pandemiją nenustojo veikti, nors ir pakoregavo savo darbo sąlygas, kad sumažintų kontaktą su žmonėmis vykdydamos kontrolę ir perkrovimo operacijas (pvz., automatinė registracija prie įėjimo vartų, reguliuojama prieiga prie langelių, skaitmeninis transporto dokumentų perdavimas) ir naudotų asmenines apsaugos priemones tais atvejais, kai kontakto negalima išvengti. Dėl didelės terminalo darbuotojų dalies užsikrėtimo liga ar karantino gali būti sutrikdyta logistikos grandinė, o dėl to gali būti vėluojama platinti prekes ir trukdoma vykdyti operacijas aukštupyje. Todėl, siekiant užtikrinti sklandų krovinių perkėlimą į kitų rūšių transporto priemones, terminalų ir uostų valdytojai turėtų turėti reikiamų priemonių savo darbuotojams apsaugoti ir terminalų veiklos tęstinumui užtikrinti. Kai įmanoma, turėtų būti remiamas veiklos automatizavimas ir keitimasis skaitmeniniais duomenimis, o ne popieriniais dokumentais.
41. Pavasarį ir vasarą dėl tiekimo grandinių sutrikimų kai kuriuose uostuose ir vidaus vandenų terminaluose susikaupė tuščių konteinerių, todėl laivų statyklose buvo spūsčių ir buvo sutrikdyta kasdienė veikla. Laivybos veiklos vykdytojai turėtų stengtis išlaikyti nuolatinį ir stabilų savo paslaugų srautą, o uostų administracijos turėtų stebėti padėtį ir prireikus padėti terminalų valdytojams spręsti galimas su sutrikimais susijusias problemas. Siekdamas palengvinti prekių judėjimą uostuose, kai tai įmanoma ir būtina, valstybės narės, neviršydamos savo veiksmų laisvės pagal atitinkamas Sąjungos teisės nuostatas, muitinės procedūroms ir kitiems formalumams turėtų taikyti lankstumo principą, pavyzdžiui, pratęsdamos terminus.
42. Tuo pat metu valstybės narės įgyvendino priemones, kad palengvintų krovinių vežimą oro transportu, ir anksti panaikino visus savo apribojimus, kuriais draudžiami krovininiai skrydžiai, taip pat nepagrįstus apribojimus, taikytus orlaivių įguloms, aptarnaujančioms krovinius skrydžius, kad būtų užtikrintas tiekimo grandinės tęstinumas. Valstybės narės turėtų toliau užtikrinti sklandžią krovinių tvarkymo veiklą per visą dabartinį atsinaujinusios pandemijos laikotarpį ir galimas paskesnes bangas, be kita ko, palikdamos oro uostus atvirus krovinių tvarkymo operacijoms arba išlaikydamos pakankamus krovinių tvarkymo pajėgumus, kai oro uostai uždaromi dėl ekonominių priežasčių, kad būtų išvengta bet kokių krovinių vežimo sutrikimų.

VI. Su krize susijusių nenumatytų atvejų plano rengimas ir geresni išimčių taikymo būdai

43. Dėl labai gero bendradarbiavimo su Europos Parlamentu ir Taryba anksčiau šiais metais per rekordiškai trumpą laiką buvo priimti nepaprastosios padėties teisės aktai ir konkreitiems sektoriams taikomos reguliavimo išimtys. Kartu su įvairiomis Komisijos parengtomis konkreitiems sektoriams skirtomis gairėmis jie padėjo transporto veiklos vykdytojams valdyti srautų ir tiekimo grandinių sutrikimus. Operatyviai veikti tais atvejais ir tuo metu, kai reikia, yra labai svarbus veiksnys. Vis dėlto ES teisė galėtų būti dar geriau pritaikyta krizinėms situacijoms.
44. Nors ypatingomis aplinkybėmis gali prireikti numatyti nukrypti leidžiančias nuostatas dėl vairuotojų vairavimo ir poilsio laiko, šios nukrypti leidžiančios nuostatos turi būti

griežtai trumpalaikės (pvz., siekiant spręsti laikino vairuotojų trūkumo problemą) ir jokiu būdu neturėtų mažinti saugumo vairuotojams ar darbo sąlygų kokybės ir skaidrumo vykdymo užtikrinimo institucijoms. Tais atvejais, kai panašiu būdu daromas poveikis visoms arba daugumai valstybių narių, būtų pageidautina, kad nukrypti leidžiančioms nuostatomis visose atitinkamose valstybėse narėse būtų taikomi panašūs bendrieji principai (pradžios laikas, pabaigos laikas, trukmė). Įgyvendinama būsima nenumatytų atvejų planą, kurio neseniai paprašė Taryba (žr. toliau), Komisija apsvarstys teisės aktų pakeitimus, susijusius su sistemos, pagal kurią leidžiama nukrypti nuo kelių transporto taisyklių dėl vairavimo ir poilsio laiko, supaprastinimu. Siekdama patenkinti neatidėliotinus poreikius, susijusius su atsinaujinusia COVID-19 pandemija, Komisija pateiks gaires valstybėms narėms, kad būtų užtikrintas minimalus nukrypti leidžiančių nuostatų, kurios gali būti priimtos nacionaliniu lygmeniu, koordinavimo lygis. Pavyzdžiui, būtų prasminga leisti taikyti panašias laikinas išimtis, kokios buvo taikytos pavasarį sunkvežimių vairuotojų poilsio laikui ir sąlygoms, pvz., leisti ribotą laiką miegoti kabinoje.

45. „Omnibus“ reglamente¹⁴ numatytos ribotos trukmės nukrypti nuo galiojančių ES taisyklių leidžiančios nuostatos, taikomos įvairių rūšių sausumos transportui ir jūrų saugumo srityje. Jame nustatytos laikinos priemonės, taikytinos pratęsiant tam tikrų sertifikatų, licencijų ir leidimų galiojimą ir atidedant tam tikrus periodinius patikrinimus ir mokymą. Visomis į šį reglamentą įtrauktomis lankstumo nuostatomis pasinaudojo bent kelios valstybės narės, o tai įrodo, kad jos iš tiesų buvo reikalingos ir naudingos. Atsižvelgdama į tai, kad COVID-19 pandemija atsinaujino, Komisija yra pasirengusi pasiūlyti atnaujinti sistemą taip, kad visos valstybės narės, įskaitant tas, kurios pasinaudojo galimybėmis netaikyti dabartinio „Omnibus“ reglamento, galėtų pasinaudoti visomis būtinomis nukrypti leidžiančiomis nuostatomis.
46. Tačiau visos tokios teisinės priemonės yra *ad hoc* pobūdžio, t. y. yra parengtos konkrečiam laikotarpiui ir daro poveikį ribotą laiką. Vidutinės trukmės laikotarpiu visi transporto srities teisės aktai turėtų būti patikrinti siekiant nustatyti, ar jų nuostatomis užtikrinamas atsparumas krizėms. Tam tikrais atvejais turėtų būti įtrauktos konkrečios nuostatos dėl veiksmų ekstremaliosiose situacijose.
47. 2006 m. Tarptautinės darbo organizacijos konvencijoje dėl darbo jūrų laivyboje nustatyta, kad maksimali tarnyba laive prieš jūrininkui suteikiant teisę į repatriaciją turėtų būti 11 mėnesių. Pratęsimas pasibaigus šiam laikotarpiui gali neigiamai paveikti jūrininkų sveikatą, sukelti nuovargį ir taip kelti pavojų saugiai laivybai.
48. Uosto valstybės atlieka tam tikrą vaidmenį užtikrinant šios Konvencijos įgyvendinimą. Paryžiaus susitarimo memorandume¹⁵ uosto valstybės kontrolės institucijos raginamos per patikrinimus didžiausią dėmesį skirti klausimams, susijusiems su Konvencija dėl darbo jūrų laivyboje ir pasibaigusiomis galioti jūrininkų darbo sutartimis. Aplinkraštyje nurodyta, kad „aplinkybės, dėl kurių repatriacija tampa sudėtingesnė

¹⁴ 2020 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentas (ES) 2020/698, kuriuo atsižvelgiant į COVID-19 protrūkį nustatomos konkrečios laikinosios priemonės dėl tam tikrų pažymėjimų, licencijų bei leidimų atnaujinimo arba pratęsimo ir tam tikrų periodinių patikrinimų ir kvalifikacijos kėlimo kursų atidėjimo tam tikrose transporto teisės aktais reglamentuojamose srityse, OL L 165, 2020 5 27, p. 10–24.

¹⁵ Patvirtinta ir paskelbta 2020 m. rugsėjo 15 d. leidinyje *PSCircular 97 Rev.4*.

arba sunkesnė, nėra *force majeure* atvejis“. Komisija ragina valstybes nares laikytis šio požiūrio.

49. Uosto valstybės atliekamas kontrolinis inspektavimas yra labai svarbus užtikrinant transporto saugą ir turėtų būti atliekamas reguliariai. Valstybės narės arba atitinkamos kompetentingos institucijos turėtų užtikrinti, kad inspektoriai galėtų gauti pakankamą asmeninių apsaugos priemonių kiekį, kad atlikdami inspektavimą galėtų apsisaugoti. Kaip ir visais kitais atvejais, kai laive yra lankytojų, atliekant inspektavimą jūrininkai taip pat turėtų dėvėti asmenines apsaugos priemones, kurių pakankamai turėtų parūpinti laivo savininkas.
50. Jūrininkų atveju pažymėjimai, ypač medicininiai, ir su jais susiję patikrinimai yra būtini siekiant užtikrinti jūrininkų gerovę ir sveikatą, taip pat pakankamą jų parengimo lygį. Reguliariai juos atnaujinant ir (arba) patvirtinant jų galiojimą pagal taikytinos Sąjungos ir tarptautinės teisės reikalavimus užtikrinama saugi laivyba ir sumažinama avarijų tikimybė.
51. Atsižvelgiant į precedento neturintį oro eismo sumažėjimą dėl COVID-19 pandemijos, dviejuose aviacijos srities reglamentuose¹⁶ numatytos laikinos nuostatos, leidžiančios nukrypti nuo kai kurių galiojančių ES taisyklių. Pirma, dėl pandemijos kilo sunkumų laikytis tam tikrų Oro susisiekimo paslaugų reglamento¹⁷ ir Antžeminių paslaugų direktyvos¹⁸ nuostatų. Komisija priėmė laikinas taisykles, kuriomis pandemijos paveiktiems suinteresuotiesiems subjektams, valstybėms narėms ir Komisijai suteikiama galimybė prireikus netaikyti tam tikrų administracinių taisyklių ir užtikrinti geresnę finansinę perspektyvą pandemijos paveikto sektoriaus suinteresuotiesiems subjektams. Atsižvelgdama į užsitęsusią krizę, Komisija yra pasirengusi prireikus pasinaudoti deleguotaisiais įgaliojimais, kad pratęstų atitinkamų Oro susisiekimo paslaugų reglamente numatytų nukrypti leidžiančių nuostatų galiojimą. Antra, kalbant apie oro uostų laiko tarpusius, 2020 m. vasarą buvo sustabdytas principo „naudokis arba prarasi“ taikymas ir nuo to laiko Komisija pasinaudojo deleguotaisiais įgaliojimais, kad šis sustabdymas būtų taikomas ir 2020/2021 m. žiemos laikotarpiui, kuriam sudaromas tvarkaraštis. Be to, Komisija netrukus pasiūlys iš dalies pakeisti atleidimo nuo laiko tarpinių laikymosi taisykles, kad būtų užtikrintas veiksmingas oro uostų pajėgumų naudojimas ir geresnis atleidimo ir faktinio bei prognozuojamo oro eismo lygio suderinimas. Pakeitimu taip pat bus siekiama išvengti piktnaudžiavimo minėto principo taikymo sustabdymu, nustatant tam tikras sąlygas.
52. Neseniai priimtose Tarybos išvadose¹⁹ pripažinta, kad transporto darbuotojų judumą ir transporto operacijas reikia vertinti Europos ir tarptautiniu požiūriu. Išvadose

¹⁶ 2020 m. kovo 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/459, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpinių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (OL L 99, 2020 3 31, p. 1–4) ir 2020 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/696 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių, atsižvelgiant į COVID-19 pandemiją (OL L 165, 2020 5 27, p. 1-6).

¹⁷ 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (nauja redakcija) (OL L 293, 2008 10 31, p. 3–20).

¹⁸ 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyva 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką (OL L 272, 1996 10 25, p. 36–45).

¹⁹ Tarybos išvados dėl politikos aspektų, susijusių su pandemijos ir kitų didelių krizių atveju Europos krovinių transporto sektoriui taikomu nenumatytų atvejų planu,

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

pažymėta, kad krizės metu turėtų būti vengiama uždaryti Europos Sąjungos vidaus sienas, o prekių srautas, be kita ko, per įvežimo į Europos Sąjungą punktus, turėtų išlikti sklandus. Taryba paragino Komisiją parengti pandemijos ir kitų didelių krizių atveju Europos krovinių transporto sektoriui taikytiną nenumatytų atvejų planą, įskaitant nuoseklios reglamentavimo sistemos, kiek tai susiję su išimtimis, taikytinomis kilus pandemijoms ir susidarius kitoms didelės krizės situacijoms, sukūrimą ir priemones, kuriomis būtų užtikrintas veiksmų koordinavimas ES lygmeniu, bei aiškias gaires, grindžiamas priemonių, kurių imtasi siekiant įveikti COVID-19 krizę, poveikio vertinimu.

53. Šiame komunikate pateikiama nuoroda į neatidėliotinus nenumatytų atvejų plano elementus. Komisija yra išsipareigojusi nuodugniai įvertinti pandemijos atveju taikomą nenumatytų atvejų planą, kuriame numatytos lanksčios, greitai įgyvendinamos, veiksmingos ir efektyvios priemonės, ir plačiai konsultuotis jį rengiant. Planas turėtų apimti krovinių ir keleivių vežimą. Komisija siekia šį planą kartu su šiame komunikate išvardytais pasiūlymais dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų pateikti 2021 m. ir tikisi sklandaus bendradarbiavimo su Europos Parlamentu ir Taryba.

Su pandemija susijusių nenumatytų atvejų transporto sektoriuje veiksmų planas

- „Omnibus“ reglamento tvarkos peržiūra.
- Sistemingas ES teisės aktų tikrinimas, kad prireikus į juos būtų įtrauktos nuostatos dėl krizės.
- Gairės valstybėms narėms, kuriomis siekiama užtikrinti minimalų nuo kelių transporto taisyklių dėl vairavimo ir poilsio laiko nukrypti leidžiančių nuostatų koordinavimo lygį
- Kriterijų, taikytinų būtiniausioms pagrindinėms paslaugoms keleivių vežimo srityje, siūlymas.
- Nuolatinė stebėseną, kaip prekiniai traukiniai laikosi tvarkaraščio ir eismo grafiko pasienio stotyse, įskaitant stovėjimo laiką.
- ES laiko tarpinių paskirstymo Bendrijos oro uostuose taisyklių persvarstymas.
- Oro susisiekimo paslaugų teikimo išimtinių priemonių pratęsimas deleguotuoju aktu, atsižvelgiant į COVID-19 pandemiją, jei tai pagrįsta pagal taikytinus kriterijus.

VII. Keleiviams būtinas susisiekimas

54. Nors pradinis žaliųjų koridorių iniciatyvos tikslas buvo išlaikyti sklandžius krovinių srautus ir užtikrinti pagrindinių paslaugų prieinamumą, lygiai taip pat svarbu užtikrinti keleiviams būtiną susisiekimą valstybėse narėse, tarp jų ir už jų ribų. Visi asmenys, kuriems reikia keliauti dėl su darbu ir šeima²⁰ susijusių priežasčių, iš esmės turėtų turėti galimybę tai daryti. Tai bus taikoma asmenims, negalintiems dirbti iš namų, vykstantiems į mokyklą, medicinos ir slaugos darbuotojams, tarpvalstybinių paslaugų teikėjams, sezoniniams darbuotojams ir kt.

55. Valstybės narės ir vietos valdžios institucijos iš esmės neturėtų drausti teikti transporto paslaugas²¹. Taip pat reikėtų vengti apribojimų asmeninėms transporto priemonėms (pvz., automobiliams, motociklams ar dviračiams), nes jos kelia labai nedidelę viruso plitimo riziką. Miestuose ir regionuose turi būti išlaikytas tinkamas kolektyvinio

²⁰ Įskaitant tinkamai patvirtintus poros ryšius.

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

transporto paslaugų teikimas, o apribojimai nėra pagrįsti, jei taikomos tinkamos sveikatos ir sanitarinės priemonės. Galiausiai, su sąlyga, kad užtikrinamos tinkamos priemonės ligos plitimui sustabdyti, skrydžių apribojimai šiuo metu taip pat nėra būtini kovojant su užsitęsusia COVID-19 pandemija.

56. Lėktuvais, autobusais ir tolimojo susisiekimo autobusais, automobiliais, traukiniais ir keltais visoje ES turi būti toliau užtikrinamos pagrindinės paslaugos, prireikus pagal Sąjungos teisę teikiant viešąją finansinę paramą. Dabartinėmis aplinkybėmis jiems tenka svarbus vaidmuo, nes jie sudaro sąlygas būtinam judumui ir galimybę ypač svarbiems darbuotojams vykdyti savo pareigas. Transportas gali ir turėtų būti naudojamas saugiai, kaip nustatyta Komisijos komunikate „Transporto paslaugų ir susisiekimo laipsniško atkūrimo gairės. COVID-19“²². Ir toliau turėtų veikti sausumos transportui skirti tranzito koridoriai. Šiuo metu galioja COVID saugos protokolai, skirti kelionėms oru, jūra, vidaus vandenų keliais ir geležinkeliu. Skaitmeninėms keleivių buvimo vietos anketoms ir kontaktų atsekimo programėlėms taip pat greičiausiai teks svarbus vaidmuo.

²² 2020/C 169/02.