



Eiropas Savienības  
Padome

Briselē, 2020. gada 29. oktobrī  
(OR. en)

12405/20

TRANS 501  
MAR 141  
AVIATION 198  
COVID-19 2

## PAVADVĒSTULE

---

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2020. gada 28. oktobris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2020) 685 final
Temats:	KOMISIJAS PAZIŅOJUMS par transporta zaļo joslu modernizēšanu ar mērķi saglabāt ekonomiku, Covid-19 pandēmijai no jauna pieņemoties spēkā

---

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2020) 685 *final*.

Pielikumā: COM(2020) 685 *final*



Briselē, 28.10.2020.  
COM(2020) 685 final

**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS  
PARLAMENTAM, EIROPADOMEI UN PADOMEI**

**par transporta zaļo joslu modernizēšanu ar mērķi saglabāt ekonomiku, Covid-19  
pandēmijai no jauna pieņemoties spēkā**

# KOMISIJAS PAZIŅOJUMS KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, EIROPADOMEI UN PADOMEI

## par transporta zaļo joslu modernizēšanu ar mērķi saglabāt ekonomiku, Covid-19 pandēmijai no jauna pieņemoties spēkā

### I. Ievads

1. Lai aizsargātu sabiedrības veselību pēc Covid-19 pandēmijas uzliesmojuma 2020. gada pavasarī, dalībvalstis bieži vien slēdza savas robežas sadrumstaloti un nekoordinēti, arī attiecībā uz preču apriti. Sākotnēji tas radīja traucējumus vienotajā tirgū, jo ievērojami palielinājās gaidīšanas laiks kravas transportlīdzekļiem uz robežām un tika pārtraukti kravas reisi, izraisot preču trūkumu un to piegādes nenoteiktību. Tā rezultātā panikā tika izpirktas pat būtiskākās medicīniskās preces, un bija vērojams to deficīts.
2. Tāpēc Komisija 2020. gada 23. martā pieņēma Paziņojumu par zaļo joslu ieviešanu<sup>1</sup>, kas papildināja Vadlīnijas par robežu pārvaldības pasākumiem veselības aizsardzībai un preču un pamatpakalpojumu pieejamības nodrošināšanai<sup>2</sup>. Ar jēdzienu “zaļās joslas” būtībā saprot to, ka tiek garantēta piegādes ķēžu nepārtraukta darbība vienotajā tirgū, cenšoties izvairīties no iespējama preču trūkuma. Paziņojumā noteikts, ka kopējam kavējumam, kas kravas transportlīdzekļiem neatkarīgi no precēm, ko tie pārvadā, rodas, šķērsojot Eiropas transporta tīkla (*TEN-T* tīkls) iekšējās robežas, nevajadzētu pārsniegt 15 minūtes, un tajā izklāstīti papildinoši noteikumi par transporta darbiniekiem.
3. Robežu slēgšana un citu pasākumu vai transporta darbiniekiem piemērojamu pārbaužu atjaunošana, tostarp uz robežas vai pēc tās šķērsošanas, var radīt būtiskus sociālus un ekonomiskus traucējumus un izraisīt nopietnas problēmas kravu pārvadājumu, loģistikas un personu pārvietošanās jomā, jo īpaši krīzes laikā. Turklāt šajā posmā nav lietderīgi slēgt robežas preču pārvadājumiem, lai cīnītos pret vīrusa izplatīšanos<sup>3</sup>.
4. Lielākajā daļā autoceļu robežšķērsošanas punktu centrālās zaļās joslas maksimālais gaidīšanas laikam izvirzītais mērķrādītājs ir sasniegts.

2020. gada 19. martā laiks, kādā kravas automobiļi šķērsoja robežu, bija ļoti ilgs, jo bija garas rindas uz robežas starp Vāciju un Poliju (20 līdz 50 km), Vāciju un Franciju (vairāk nekā 20 km), Čehiju un Vāciju (13 km), Čehiju un Slovākiju (16 km), Slovākiju un Ungāriju (16 km), kā arī starp Ungāriju un Rumāniju (16 km). Vienu līdz trīs stundas

<sup>1</sup> C(2020) 1897 final.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A52020XC0324%2801%29&qid=1603722703965>.

<sup>2</sup> C(2020) 1753 final.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A52020XC0316%2803%29&qid=1603723480303>.

<sup>3</sup> Robežu slēgšana tikai aizkavēs vīrusa iekļūšanu valstī, ja pasākumi jau ir gandrīz pabeigti un tiek ātri īstenoti agrīnajos posmos pirms pirmā vietējā gadījuma konstatēšanas, kas ir iespējams tikai īpašos, izolētos apstākļos (piemēram, salu valstīs) <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions-september-2020.pdf>.

nācās gaidīt arī uz citu valstu robežām: piemēram, starp Franciju un Itāliju, Franciju un Vāciju, starp Slovēniju un Horvātiju, starp Ungāriju un Rumāniju, starp Vāciju un Beļģiju, starp Slovākiju un Ungāriju. Ja šī situācija nebūtu atrisināta, tā būtu izraisījusi piegādes ķēžu pārrāvumu un iekšējā preču tirgus sabrukumu. Pandēmijas laikā pasažieru satiksme gandrīz pilnībā apstājās. Pateicoties pasākumiem, kas tika īstenoti ES līmenī un ciešā sadarbībā ar ES dalībvalstīm, kravu plūsma turpinājās.

Īstenojot Paziņojumu par zaļo joslu ieviešanu, ievērojami samazinājās gaidīšanas laiks uz robežām un līdz ar to uzlabojās kravu pārvadājumu darbība.

5. Tagad, pandēmijai no jauna pieņemoties spēkā, ir svarīgi, cik vien iespējams, samazināt traucējumus, ko ekonomikai un uzņēmējdarbībai rada jauni pandēmijas novēršanas pasākumi. Krīze ir smagi skārusi gan rūpniecību, gan transporta nozari, kurām būtu grūti izturēt vēl vienu šādu triecienu. Ņemot vērā nopietno triecienu, ko radīja ar Covid-19 saistītie zaudējumi un ekonomikas lejupslīde, tagad ir svarīgi, lai ekonomiskā darbība turpinātos. Kravu pārvadājumi vienmēr ir svarīgi, lai saglabātu Savienības ekonomiku gan iekšējā, gan starptautiskā mērogā. Tas būs iespējams tikai tad, ja pakalpojumi un preces varēs brīvi pārvietoties stabilā vienotajā tirgū un ja transporta darbiniekiem un pasažieriem būs nodrošināta pamatsavienojamība, ciktāl tas būs samērojams ar sabiedrības veselības apsvērumiem. Uzņēmumiem, rūpnīcām, medicīnas iestādēm un tirdzniecības uzņēmumiem ir vajadzīga garantija, ka piegādes ķēdes turpinās darboties un ka darbinieki varēs pārvietoties, vajadzības gadījumā arī pāri robežām.
6. 2020. gada marta paziņojuma mērķi joprojām pilnībā paliek spēkā. Tomēr septiņus mēnešus pēc tam, kad tie tika izvirzīti pirmo reizi, tagad, pamatojoties uz gūto pieredzi, daži no principiem, kas pausti Paziņojumā par zaļo joslu ieviešanu, ir jāpastiprina un jāpielāgo situācijai, kad pandēmija no jauna pieņemas spēkā. Šajā paziņojumā izklāstīti pasākumi, kas jāveic, lai saglabātu preču plūsmu un transporta darbinieku brīvu pārvietošanos pāri robežām, paturot prātā gan veselības, gan ekonomikas vajadzības, ar kurām mēs saskaramies.
7. Lai ES zaļo joslu iniciatīva turpinātu efektīvi atbalstīt ekonomiku un sekmētu tās atvēršanos, mums jānovērš atlikušie šķēršļi un jādara viss, lai vienotais tirgus varētu netraucēti darboties. Tas nozīmē garantēt kravu plūsmu, atbalstīt kritiski svarīgos transporta darbiniekus, uzlabot multimodālo loģistiku un vienmēr nodrošināt pasažieriem minimālo savienojamību. Ir izrādījies, ka koordinācija, sadarbība un pārredzamība ir neaizstājamas darbības, un tādas tās būs arī turpmāk, ja vēlamies, lai vienotais tirgus būtu gatavs krīzēm, kuras iespējamas nākotnē.

## **II. Modernizēt zaļās joslas nozīmē garantēt kravu pārvadājumu un loģistikas vienmērīgumu**

8. Lai gan 90 % no 178 *TEN-T* tīkla robežšķērsošanas vietām atbilst Paziņojumā par zaļo joslu ieviešanu noteiktajām prasībām, aptuveni 5 % robežšķērsošanas vietu gaidīšanas laiks joprojām ir krietni ilgāks par 15 minūtēm, galvenokārt uz ES iekšējām robežām ar ārpus Šengenas zonas valstīm. Lai atbalstītu kravu plūsmas un transporta nozari, nodrošinātu piegādes ķēžu pieejamību un nepieļautu produktu deficītu, tagad pienācis laiks nodrošināt, ka tiek ieviesta nepieciešamā satiksmes pārvaldība un paredzēti atbalsta pakalpojumi un aprīkojums, lai pēc iespējas samazinātu kavējumus.

9. Dalībvalstīm ieviešot jaunus pasākumus un nosakot arvien stingrākus pārvietošanās ierobežojumus, jau tagad tiek ziņots par gadījumiem, kad transporta darbiniekiem jāievēro karantīna, tiek slēgtas atpūtas vietas un transportlīdzekļu vadītājiem nav iespējams atjaunot savas vadītāja apliecības. Tāpēc mums jāturpina īstenot Paziņojumā par zaļo joslu ieviešanu noteiktās prasības, lai saglabātu transporta plūsmu un vajadzības gadījumā to pēc iespējas uzlabotu neatkarīgi no tā, cik stingri ir citi ieviestie sanitārie pasākumi:
- būtu jāpiemēro nediskriminējoša attieksme pret visiem kravas transportlīdzekļiem/kravas kuģiem un transporta darbiniekiem neatkarīgi no transportlīdzekļa/kuģa izbraukšanas vietas, galamērķa vai reģistrācijas valsts un no vadītāja/apkalpes locekļu valstspiederības;
  - transportlīdzekļiem, kuriem jebkāda veida preču pārvadāšana ir to profesionālā darbība, vajadzētu būt iespējai izmantot “zaļo joslu” robežšķērsošanas vietas;
  - būtu jāizvairās no citu ar Covid-19 saistītu robežšķērsošanas procedūru piemērošanas un būtu jāpiemēro tikai tādas procedūras, kuras ir absolūti nepieciešamas. Nevajadzētu prasīt, lai kravas transportlīdzekļu vadītāji uzrāda citus dokumentus, kā vien savu personas apliecību un vadītāja apliecību;
  - vajadzētu pietikt ar dokumentu elektronisku iesniegšanu vai uzrādīšanu, un tā būtu jāveicina (tiek ņemts vērā tas, ka dažas dalībvalstis ir izmantojušas krīzi, lai šādas darbības pilnveidotu – skatīt turpmāk);
  - būtu jā saglabā tranzīta koridori caur dalībvalstīm, vismaz visā *TEN-T* tīklā. Vajadzētu nodrošināt, ka to – gan privāto, gan kolektīvo – transportlīdzekļu vadītājiem, kuri tranzītā šķērso valsti, būtu iespēja to izdarīt, neveicot testu, neatkarīgi no tā, no kuras zonas tie ierodas, kamēr vien tie neatstāj tranzīta koridoru(-s);
  - tādā mērā un tik ilgi, kamēr tiek atrisinātas radušās problēmas, dalībvalstis varētu paredzēt atkāpes no patlaban spēkā esošajiem braukšanas ierobežojumiem (aizliegums pārvietoties nedēļas nogalēs, naktīs, trokšņu dēļ un nozaru aizliegumi), lai nodrošinātu vienmērīgus kravu pārvadājumus;
  - komandantstundu nevajadzētu attiecināt uz transporta darbiniekiem un kravu pārvadājumiem;
  - būtu jānodrošina, ka ir pieejami tādi papildpakalpojumi kā, piemēram, piekļuve uzpildes stacijām, minimālais sanitārais līmenis (piemēram, atpūtas vietas ar tualetēm un dušām), pārtikas pieejamība (piemēram, līdzņemama pārtika, pārtikas produktu tirdzniecības automāti) un izmitināšanas pakalpojumi, un to atrašanās/pieejamības vietas dalībvalstīm būtu jānorāda zaļo joslu mobilajā lietotnē (*Green Lanes app*) (sk. turpmāk).
10. Komisija atzīst, ka satiksmes sastrēgumus uz vairāku valstu robežām izraisa ne tikai ar Covid-19 saistīti pasākumi, bet ka ilgs gaidīšanas laiks organizatorisku un infrastruktūras iemeslu dēļ, piemēram, pārāk mazs robežsargu skaits uz Šengenas zonas robežām, šajās robežšķērsošanas vietās bijis novērots arī pirms pašreizējās pandēmijas. Šodien ir svarīgi, lai dalībvalstis, izmantojot zaļās joslas, pēc iespējas atvieglotu robežšķērsošanu, izmantojot intelektiskas robežuzraudzības sistēmas, pārskatītu vajadzību pēc dažiem bloķēšanas pasākumiem un izstrādātu intelektiskas

sistēmas, piemēram, maksu par ceļu lietošanu bez vajadzības transportlīdzeklim apstāties. Dalībvalstīm tiek arī atgādināts, ka Eiropas Slimību profilakses un kontroles centrs iesaka nepieļaut nepamatotu dezinfekcijas līdzekļu izmantošanu saistībā ar Covid-19<sup>4</sup>.

11. Covid-19 ir būtiski veicinājis digitālo risinājumu izvēršanu. Šādi risinājumi var paātrināt procedūru ieviešanu un palīdzēt autovadītājiem, uzņēmumiem un iestādēm labāk prognozēt satiksmi un vienmēr būt labi sagatavotiem. Šādiem rīkiem, kuri izstrādāti, balstoties uz elektroniskiem kravas un iekraušanas dokumentiem, *ITS/RIS* un muitas formalitātēm, vajadzētu būt plaši pieejamiem, vienmēr pieņemtiem un izstrādātiem lietotājdraudzīgā, viegli lietojamā un automatizētā veidā. Komisija turpinās nodrošināt nepieciešamo tiesisko regulējumu un finansiāli atbalstīs *bezpapīra* transportu.
12. Par Galileo zaļo joslu mobilo lietotni, ko aprīlī ieviesa Eiropas Globālās navigācijas satelītu sistēmas aģentūra, tika saņemtas pozitīvas atsauksmes gan no nozares ieinteresētajām personām, gan dalībvalstīm. Ar minētās lietotnes palīdzību tika uzraudzīta maksimālā 15 minūšu laikposma ievērošana katrā robežas šķērsošanas reizē, un šo lietotni izmantoja kravas automobiļu vadītāji un robežkontroles iestādes. Aģentūra pēc iespējas ātrāk atjaunos šo lietotni. Dalībvalstis tiek aicinātas nosūtīt Komisijai attiecīgo informāciju, piemēram, par atpūtas iespējām un uzpildes stacijām, lai to varētu iekļaut zaļo joslu mobilajā lietotnē. Komisija pētīs, kā varētu lietotnē iekļaut papildu funkcijas, piemēram, to paplašināt tā, lai tā aptvertu arī robežšķērsošanas vietas Rietumbalkānu valstīs. Savukārt autovadītāji un pārrobežu darbinieki tiek mudināti izmantot kontaktu izsekošanas lietotnes.
13. Ceļu satiksmes drošībai būtiskas ir kravas automobiļu ekspluatācijas pārbaudes uz ceļiem. Tai pat laikā tās apdraud transportlīdzekļu vadītāju un inspektoru veselību un drošību. Lai mazinātu šādu apdraudējumu, kas rodas, veicot pārbaudes, dalībvalstis tiek mudinātas, cik vien iespējams, fiziskās pārbaudes aizstāt ar bezkontakta un bezpapīra pārbaudēm, pieņemot elektroniskos dokumentus un izmantojot digitālus risinājumus, kas novērstu vajadzību iekāpt kravas transportlīdzeklī tahogrāfa datu nolasīšanai.
14. Protams, kravu pārvadājumi neapstājas uz ES robežām. Vadlīnijas par zaļo joslu ieviešanu palīdz nodrošināt preču un transporta darbinieku (arī jūrnieku) raitu mobilitāti<sup>5</sup> uz ES ārējām robežām. Zaļo joslu pasākumu īstenošanā un koordinēšanā sevišķi svarīga ir vajadzība pēc mērķtiecīgākas sadarbības ar visām kaimiņvalstīm - galvenajiem ES partneriem. Valstu iestādes Eiropas Ekonomikas zonas dalībvalstīs un Šveicē, kā arī Apvienotajā Karalistē, kura līdz pārejas perioda beigām arvien ir uzskatāma par ES dalībvalsti, cieši sadarbojas ar Komisiju un ES dalībvalstīm. Komisija dara visu, lai veicinātu zaļo joslu izveidi sešās Rietumbalkānu valstīs (*WB6*). Šī iniciatīva, ar kuru iecerēts nodrošināt vienmērīgu tranzīta plūsmu reģionā un uz Eiropas Savienību, ir bijis ļoti veiksmīgs piemērs reģionālajai sadarbībai. Komisija turpinās strādāt, lai pilnībā izmantotu šīs iniciatīvas potenciālu, un atzīst šajā jomā ar Transporta kopienas Pastāvīgo sekretariātu notiekošu diskusiju lietderīgumu. Komisija

---

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

<sup>5</sup> Tostarp palīdzība, kas iesaistītajām valstīm – Norvēģijai, Islandei, Turcijai, Serbijai, Melnkalnei, Ziemeļmaķedonijai – no *rescEU* rezerves tiek sniegta Savienības civilās aizsardzības mehānisma ietvaros.

arī turpinās risināt jautājumus ar partnervalstīm, kurām ir tieša sauszemes robeža ar ES (Austrumu partnerība un Turcija). Tiks turpināta sadarbība attiecībā uz pārmērīgi ilgu gaidīšanas laiku robežšķērsošanas vietās, un tās mērķis ir nodrošināt kritiski svarīgo preču (piemēram, medicīnas preču) importa nepārtrauktību. Turklāt humānās un attīstības palīdzības preču eksports uz partnervalstīm, reaģējot uz Covid-19 pandēmiju, būs viens no daudziem gadījumiem, kad, šķērsojot robežas, tiek izmantota zaļo joslu pieeja.

### III. Transporta darbinieki, kuri veic būtiskas funkcijas

15. Transporta darbinieki ir neaizstājami ekonomiskās darbības nodrošināšanā. 2020. gada pavasarī, kad visā Eiropā tika ieviesti būtiski pārvietošanās ierobežojumi, transporta nozares darbinieki turpināja pildīt savus pienākumus, tostarp – vajadzības gadījumā – pāri robežām, dažkārt apdraudot savu veselību un labklājību, lai nodrošinātu preču plūsmu.
16. Saskaņā ar Padomes Ieteikuma (ES) 2020/1475<sup>6</sup> 19. punkta b) apakšpunktu visu dalībvalstu iestādēm transporta nozares darbinieki būtu jānosaka un jāapstiprina par darbiniekiem un pakalpojumu sniedzējiem, kuri veic būtiskas funkcijas, lai uz viņiem, pildot šādas būtiskas funkcijas, neattiektos prasība ievērot karantīnu. Tomēr būtu jānodrošina šādu darbinieku un pakalpojumu sniedzēju visaptveroša veselības aizsardzība, vajadzības gadījumā izmantojot arī atbilstošus individuālās aizsardzības līdzekļus.
17. Dalībvalstīm nevajadzētu pieprasīt veikt transporta darbinieku regulāru testēšanu robežšķērsošanas vietās vai pēc robežas šķērsošanas. Šāda testēšana radītu nevajadzīgas rindas un būtiski pagarinātu robežas šķērsošanas laiku. Turklāt tas nav ne reāli, ne praktiski īstenojams tiem transporta darbiniekiem, kuriem robežu bieži nākas šķērsot vairākas reizes nedēļā.
18. Nevajadzētu par galīgu noteikt arī to profesiju uzskaitījumu, uz kurām attiecināma transporta darbinieku definīcija. Līdztekus transportlīdzekļu vadītājiem, tajos nodarbinātajam personālam, pilotiem, kuģu kapteiņiem un kuģu/gaisa kuģu apkalpēm šādu profesiju uzskaitījumā būtu jāiekļauj arī tehniskās apkopes, termināļu un satiksmes vadības personāls, infrastruktūras pārvaldītāju darbinieki, kravu un pasažieru pārvadājumu darbinieki u. c. Visiem šiem darbiniekiem vajadzētu būt iespējai pārvietoties un šķērsot robežas bez jebkādiem ierobežojumiem, tostarp, robežas šķērsošanai viņi varētu izmantot jebkādas transportlīdzekļus, ja tas nepieciešams viņu pienākumu izpildei<sup>7</sup>.
19. Kopš marta Komisija aicina izmantot standartveida “Starptautiskā transporta darbinieka sertifikātu”. To var izmantot jebkura persona, kura strādā transportlīdzeklī, ar kuru tiek pārvadāti pasažieri vai preces, jo īpaši transportlīdzekļa vadītājs, jebkura persona, kura dodas uz vietu, kur atrodas transportlīdzeklis, kurā tā sāks strādāt, vai jebkura cita transporta nozarē nodarbināta persona. Savienības iekšējo robežu šķērsošanas nolūkā sertifikāta turētājs būtu jāuzskata par starptautiskā transporta

<sup>6</sup> Padomes Ieteikums (ES) 2020/1475 (2020. gada 13. oktobris) par koordinētu pieeju brīvas pārvietošanās ierobežošanai sakarā ar Covid-19 pandēmiju (OV L 337, 14.10.2020., 3. lpp.).

<sup>7</sup> Kā piemērs minama problēma, kad pavasarī vilciena vadītājam bija jāizmanto taksometrs, lai šķērsotu robežu un nokļūtu darba vietā, vai kravas automašīnas vadītājs, kurš atgriezās mājās kopā ar citiem kopīgā furgonā.

darbinieku. Veicot darbības, kuru izpildei izsniegts Starptautiskā transporta darbinieka sertifikāts, dalībvalstīm nevajadzētu prasīt uzrādīt citus dokumentus (piemēram, dažādas atrašanās vietas noteikšanas veidlapas utt.). Tas jo īpaši attiecas uz sauszemes robežām.

20. Sertifikāta paraugs arī atrodams ES Robežsargu rokasgrāmatas 40. pielikumā, kas dalībvalstu kompetentajām iestādēm jāizmanto, veicot robežkontroli<sup>8</sup>. Komisija pētīs, vai Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisija varētu autotransporta un dzelzceļa personālu arī pasludināt par starptautiskā transporta darbiniekiem, kā tas jau ir gaisa transporta un jūras transporta darbinieku gadījumā.
21. Kuģniecība nodarbina jūrniekus no visas pasaules, bet globālie ceļošanas ierobežojumi pašlaik kavē šo būtisko darbinieku regulāru mobilitāti. Daudzi jūrnieki patlaban netiek prom no saviem kuģiem un strādā ilgāk par starptautiskajās tiesībās noteiktajiem 11 mēnešiem, savukārt viņu krastā esošie kolēģi nevar pārvietoties un šķērsot robežas, lai viņus nomainītu. Tas draud izraisīt piegādes ķēžu pārrāvumus un apdraud ūdenstransporta drošību.
22. Tāpēc dalībvalstīm būtu jāturpina strādāt, lai atvieglotu jūrnieku pārvietošanos, nodrošinātu viņu mobilitāti un ļautu vienmēr pārvietoties tranzītā un šķērsot robežas<sup>9</sup>. Līdzīgi kā transporta nozarē strādājošie, Padomes Ieteikuma (ES) 2020/1475 19. punkta h) apakšpunktā jūrnieki arī ir klasificēti kā ceļotāji, kas pilda būtiskas funkcijas vai vajadzības un kuriem, pildot šādu funkciju, nebūtu jāpiemēro karantīna. Turklāt dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka jūrniekiem ir pieejami vīzu pakalpojumi, un būtu jāļauj droši mainīt apkalpi savās ostās. Kuģu īpašniekiem būtu jānodrošina, ka kuģa apkalpei ir pieejami atbilstoši individuālās aizsardzības līdzekļi, lai aizsargātu savu un citu personu veselību, ceļojot un atrodoties uz kuģa. Tālsatiksmes jūras transporta sakarā testēšana pirms uzkāpšanas uz kuģa pasargā jūrniekus un novērš slimības uzliesmojumus uz kuģiem, kuri kuģo tālu no ostas, tādējādi liedzot savlaicīgu piekļuvi medicīniskajai palīdzībai krastā. Komisijas dienesti un Eiropas Ārējās darbības dienests turpinās sadarboties ar attiecīgajām starptautiskajām organizācijām, lai uzlabotu kuģu apkalpju mobilitāti ārpus Eiropas.
23. Līdzīgā veidā iekšzemes kuģu vadītājiem un apkalpei vajadzētu spēt iekāpt un izkāpt iekšzemes ostās gar ES ūdensceļiem. Ir ļoti svarīgi, lai iekšzemes transporta darbinieki varētu pārvietoties un šķērsot ES dalībvalstu robežas, tādējādi nodrošinot nepārtrauktu loģistikas darbību ES ūdensceļos. Iekšējo ūdensceļu kuģu apkalpes brīvas pārvietošanās kavēšana var radīt risku, ka kuģu operatori varētu neievērot Direktīvu 2014/112/ES par darba laika organizēšanu iekšējo ūdensceļu transporta nozarē. Turklāt šādiem operatoriem būtu jānodrošina, ka apkalpei ir pieejami atbilstoši individuālās aizsardzības līdzekļi, lai aizsargātu savu un pasažieru veselību.

#### **IV. Ciešāka koordinācija un labāka informēšana**

---

<sup>8</sup> ES Robežsargu rokasgrāmatas 40. pielikums, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/certificate-for-international-transport-worker.zip>.

<sup>9</sup> Komisijas paziņojums "Vadlīnijas par veselības aizsardzību, repatriāciju un ceļošanas pasākumiem jūrniekiem, pasažieriem un citām personām uz kuģiem" C(2020)3100, OV C 119, 14.4.2020., 1–8. lpp.

24. Sākoties Covid-19 pandēmijai, Komisija izveidoja un vadīja valstu kontaktpunktu tīklu transporta jomā. Šis neoficiālais tīkls tika izveidots, lai veicinātu koordināciju un informācijas apmaiņu starp dalībvalstu pārvaldes iestādēm, apspriestu problēmas, iegūtu jaunākos datus par situāciju uz robežām un apmainītos ar paraugpraksi. Nodrošinot ātru informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm, tika veicināta savlaicīga informācijas aprīte starp dalībvalstīm par iekšzemē veiktajiem pasākumiem ar savstarpēju ietekmi, palielināta uzticēšanās un samazināta vienpusēja rīcība.
25. Tāpēc tad, kad ārkārtas situācijas vai krīzes rezultātā tiek iedarbināti integrētie krīzes situāciju politiskās reaģēšanas mehānismi (*IPCR*), Komisijai būtu jāaktivizē valstu kontaktpunktu tīkls, paredzot biežāku mijiedarbību un informācijas plūsmas. Dalībvalstīm būtu jāizraugās oficiāls pietiekami augsta līmeņa valsts kontaktpunkts, kura uzdevums būtu nodrošināt koordināciju starp attiecīgajām valsts iestādēm. Valstu kontaktpunktiem transporta jomā būtu jāsniedz vajadzīgā informācija par problemātiskām robežšķērsošanas vietām un jāsanāk gadījumā, ja ir nepieciešama tūlītēja rīcība. Komisija neatlaidīgi mudina visas dalībvalstis iesaistīties aktīvi un pilnvērtīgi.
26. Dalībvalstīs izveidotajiem valsts kontaktpunktiem būtu jāinformē par iekšpolitikas lēmumiem, kas saistīti ar transportu, jo īpaši par lēmumiem, kas ietekmē kravu vai pasažieru pārrobežu pārvadājumus un transporta darbinieku pārvietošanos, un šī informācija, ja iespējams, būtu jāsniedz labu laiku pirms šo pasākumu ieviešanas, lai nodrošinātu atgriezenisko saiti un citām dalībvalstīm un Komisijai dotu iespēju reaģēt. Dalībvalstīm vajadzības gadījumā būtu jāiesaista arī citas attiecīgās ministrijas un resori, un tās var izmantot forumu, lai apmainītos ar informāciju un idejām par paraugpraksi.
27. Tīkls ir izrādījies efektīvs instruments, kas ļāva ātri apmainīties ar informāciju un plašā diapazonā novērtēt izplatības ierobežošanas pasākumu ietekmi uz transportu. Vasarā kontaktpunktu tīkls tika izmantots retāk, bet tagad derētu atsākt tā darbību, lai pievērstos šajā paziņojumā izklāstīto jauno ar zaļajām joslām saistīto pienākumu izpildei atbilstīgi Padomes secinājumos paustajam aicinājumam (sk. turpmāk).
28. Lai nodrošinātu labāku pārskatāmību, visai informācijai, kas saistīta ar ceļojošo privātpersonu un profesionālo transporta pakalpojumu sniedzēju mobilitāti, vajadzētu būt pieejamai tiešsaistē vienā atjauninātā un viegli izmantojamā vietnē. Tāpēc Komisija saturu, kas pieejams tīmekļvietnē par pasākumiem reaģēšanai uz Covid-19, pārnēsīs uz tīmekļvietni "Reopen EU".

## **V. Multimodālas zaļās joslas**

29. Sākotnējā Paziņojumā par zaļo joslu ieviešanu norādīts, ka visiem kravas transportlīdzekļiem vajadzētu izbraukt caur šīm "zaļās joslas" robežšķērsošanas vietām ne ilgāk kā 15 minūtēs. Lai sasniegtu šo 15 minūšu mērķi, līdz minimumam jāsamazina visas kontroles, pārbaudes un skrīningi. Tas attiecas uz visiem kravas automobiļiem, vilcieniem, kuģiem un gaisa kuģiem. Šis mērķis izvirzīts, lai transporta nozari padarītu pēc iespējas efektīvāku un līdz minimumam samazinātu traucējumus, kas rada lielas izmaksas.
30. Pašreizējā krīze piespiež veikt pārmaiņas, un šim spiedienam būtu arī jārosina pārmaiņas vienotā tirgus interesēs, ilgtspējai un digitalizācijai paverot ceļu uz ekonomikas atveseļošanu. Tāpēc Komisija aicina nodrošināt zaļo joslu multimodālu

un intermodālu darbību, gādājot par visu transporta veidu potenciāla pilnvērtīgu izmantošanu.

31. Covid-19 pandēmija ir pierādījusi, ka dzelzceļa kravu pārvadājumi var būt ne tikai videi draudzīgs, bet arī uzticams un noturīgs transporta veids. Dzelzceļam krīzes laikā bija izšķiroša nozīme piegādes ķēžu saglabāšanā, jo intermodālajos pārvadājumos iekraušanai un izkraušanai ir vajadzīgs mazāk darbaspēka nekā pārvadājumos, ko veic tikai ar autotransportu, un intermodālajos pārvadājumos ir iesaistīts mazāks skaits transportlīdzekļu vadītāju. Pandēmija izraisīja īpašu situāciju, kad dzelzceļa jauda kļuva papildnam pieejama, jo strauji samazinājās dzelzceļa pasažieru pārvadājumi. Dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru darbības uzraudzības dati liecina, ka pārvietošanās ierobežojumu sākumposmā aprīlī, kad tika samazināta pasažieru pārvadājumu plūsma, ievērojami uzlabojās dzelzceļa kravu pārvadājumu precizitāte — ziņots, ka kavējumi, izteikti minūtēs, samazinājās par trešdaļu vai pat uz pusi<sup>10</sup>.
32. Šie dzelzceļa kravu pārvadājumu darbības uzlabojumi ir jā saglabā. Gan infrastruktūras pārvaldītājiem, gan dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu jākoncentrējas uz to, lai līdz minimumam samazinātu kavēšanos uz robežām un palielinātu elastību. Šajā nolūkā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi varētu pēc iespējas labāk izmantot ārkārtas situāciju starptautiskās pārvaldības pasākumus, kas izveidoti pēc Rašates līnijas slēgšanas<sup>11</sup>. Tie ārkārtas situācijās nodrošina tīklu koordinācijai un informācijas apmaiņai operatīvā līmenī. Komisija apsvērs iespēju iesniegt tiesību akta priekšlikumu, kura mērķis ir prasīt, lai tiktu pastāvīgi uzraudzīta dzelzceļa kravas vilcienu kustības grafika ievērošana un laikus veiktu pārvadājumu rādītājs, tostarp gaidīšanas laiks, robežstacijās, kas norādītas pielikumā pievienotajā robežšķērsošanas vietu kartē.
33. Lai novērstu apstāšanos pie robežas tehnisku pārbaužu dēļ un tādējādi paātrinātu robežšķērsošanu un izveidotu patiesu vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, tagad, kad ceturtās dzelzceļa tiesību aktu pakotnes tehniskais pīlārs oktobra beigās ir stājies spēkā visās dalībvalstīs, dalībvalstīm būtu ātrāk jāatceļ valsts noteikumi, kuri paredz vilcienu pārbaudi uz robežām (bremžu testus u. c.) un pārsniedz to, kas prasīts ES noteikumos, kuri paši par sevi garantē pilnīgi pietiekamu drošību. Šādām papildu pārbaudēm patlaban bieži vien ir vajadzīgs daudz ilgāks laiks nekā 15 minūtes, kas ir robežšķērsošanas laika mērķrādītājs. Dzelzceļa kravu pārvadājumu uzticamība un robežšķērsošanas ātrums infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāveicina, stiprinot

---

<sup>10</sup> Sk. RNE Klientu informēšanas platformu: <https://cip.rne.eu/>

<sup>11</sup> Pēc negadījuma, kurš 2017. gada 12. augustā notika Vācijā netālu no Rašates, intensīvi izmantots dzelzceļa līnijas posms, kas ir daļa no Reinas-Alpu dzelzceļa kravu pārvadājumu koridora, gandrīz divus mēnešus bija slēgts visu veidu satiksmei. Tā kā alternatīvu maršrutu jauda un savstarpējā izmantojamība bija ierobežota, šis negadījums radīja ļoti ievērojamus finansiālus zaudējumus un nodarīja kaitējumu dzelzceļa kravu pārvadājumiem. Komisija, iesaistoties galvenajām ieinteresētajām personām, rada Eiropas mēroga risinājumus un izveidoja pasākumus šādu negadījumu seku efektīvākai mazināšanai nākotnē. To rezultātā izstrādātajā Ārkārtas situāciju starptautiskās pārvaldības rokasgrāmatā ir aprakstīti standarti, kas starptautiska mēroga satiksmes traucējumu gadījumā ļauj turpināt dzelzceļa satiksmi visaugstākajā iespējamajā līmenī un nodrošina labāku informāciju par satiksmes traucējumu statusu, veiktajiem pasākumiem, alternatīvām un ietekmi uz satiksmes plūsmu.

[https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/sites/primeinfrastructure/files/annex\\_to\\_point\\_9a\\_contingency\\_handbook\\_0.pdf](https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/sites/primeinfrastructure/files/annex_to_point_9a_contingency_handbook_0.pdf).

sadarbību<sup>12</sup> attiecībā uz noteikumiem par prioritāti dzelzceļa jaudas iedalīšanā un pārrobežu dzelzceļa pārvadājumu darbības pārvaldību.

34. Neapdraudot drošību, tiek ierosināts atļaut vilciena vadītājiem, kuru valodas prasme ir A2 līmenī (nevis, kā parasti, B1 līmenī), vadīt vilcienus, izmantojot elastību, kas pieejama saskaņā ar spēkā esošajiem noteikumiem par vilcienu ekspluatāciju posmos starp robežstacijām robežas tuvumā.<sup>13</sup> Šāda pieeja būtu īpaši piemērota “vienkāršiem” maršrutiem, kas šķērso robežas. Alternatīvi robežšķērsošanu varētu atvieglot, nodrošinot lielāku elastību attiecībā uz valodām, ko vilciena vadītāji var izmantot saziņai par būtiskiem drošības jautājumiem. Tas būtu iespējams, ja saziņu, kas atbilst Savienības tiesību aktos noteiktajiem standartiem, varētu nodrošināt, izmantojot valodas, kuras infrastruktūras pārvaldītāji pašlaik nav norādījuši, bet kuras pārvalda gan vilciena vadītājs, gan dispečers. Visbeidzot, vēl vairāk veicināt dzelzceļa kravu pārvadājumus un papildus palielināt jaudu būtu iespējams, ja dalībvalstis izveidotu kārtību sadarbībai starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas ļautu vilciena vadītājiem, kuriem ir vajadzīgās specifiskās zināšanas par kravas pārvadājumos izmantojamo vilci, starptautiskajos maršrutos strādāt kopā ar vilciena vadītājiem, kuri parasti vada pasažieru vilcienus un kuriem ir nepieciešamās valodas/maršruta zināšanas.
35. Kuģniecība pilnvērtīgi darbojās visu pandēmijas laiku, piegādājot Eiropai pārtiku, medicīnas iekārtas, energoproduktus un citas preces. Šī nozare nodrošina 75 % no ES tirdzniecības ar pārējo pasauli un 30 % no kravu pārvadājumiem iekšējā tirgū. Tāpēc tās nepārtraukta darbība ir ļoti svarīga ES ekonomikai un tās apgādei ar pirmās nepieciešamības precēm un citām precēm.
36. Lai nodrošinātu raitu kuģniecības darbību un nepārtrauktu tirdzniecības plūsmu, pēc iespējas būtu jāizvairās no kuģu maršruta maiņas un novēlotas ienākšanas ostā. Dalībvalstīm būtu jāatļauj apkalpes maiņa savās ostās, un jūrniekiem var nākties uzturēties viesnīcās vai pagaidu izmītnāšanas vietās, kamēr viņi gaida savus braucienus vai pieteikšanos. Tādējādi tiktu novērsti ostas darbības traucējumi, kuri rodas tāpēc, ka tiek gaidīta kuģu apkalpes nomaiņa, vai citu ar Covid-19 saistītu ierobežojumu dēļ.
37. Dalībvalstīm, piemērojot valsts noteikumus par iekšzemes ūdensceļu kuģu atbilstības kontroli, ko veic izpildiestādes, tostarp valsts noteikumus, ar kuriem transponē Direktīvu (ES) 2016/1629, būtu jāņem vērā nepieciešamība izvairīties no nevajadzīgas pārvadājumu kavēšanās.
38. Attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu kuģu apkalpes locekļu sertifikātiem, uz kuriem neattiecas Direktīva 96/50/EK, dalībvalstīm, piemērojot valsts tiesību normas, būtu jātiecas nodrošināt iespēju iekšzemes ūdensceļu kuģu apkalpēm turpināt attiecīgo darbību, līdz beidzas ar pandēmiju saistīto ārkārtas ierobežojumu piemērošanas periods. Līdzīga pieeja būtu jāpiemēro arī darba līgumu pagarināšanai, ja apkalpes locekļu nomaiņa nav iespējama apkalpes nepieejamības dēļ. Dažiem apkalpes locekļiem var nebūt iespējas veikt periodiskas medicīniskās pārbaudes, tāpēc tiek

---

<sup>12</sup> Sk. Direktīvas 2012/34/ES 37. pantu.

<sup>13</sup> Sk. Direktīvas 2007/59/EK VI pielikuma 8. punkta 3. apakšpunktu.

ieteikti praktiski risinājumi, kas izņēmuma kārtā ļautu viņiem sākt vai turpināt darbu, ja šāda iespēja ir paredzēta valsts tiesību aktos.

39. Lai gādātu par kuģu ekspluatāciju un izvairītos no nevajadzīga gaidīšanas laika, infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jānodrošina visas iekšzemes ūdensceļu pārrobežu infrastruktūras elastīga darbība (24 stundas diennaktī 7 dienas nedēļā).
40. Ostas un termināļi, kas ir būtiski globālās tirdzniecības un multimodālā transporta vārti, turpināja darboties visu pandēmijas laiku, vienlaikus pielāgojot savu darbības kārtību, lai samazinātu cilvēku saskari kontroles un pārkraušanas darbību laikā (piemēram, tika veikta automātiska reģistrācija pie ieejas vārtiem, regulēta piekļuve lodziņiem, transporta dokumentu digitāla pārsūtīšana), un izmantojot individuālos aizsardzības līdzekļus, kad no kontakta nav iespējams izvairīties. Ja nozīmīga daļa termināļa darbinieku inficētos vai nokļūtu karantīnā, varētu notikt loģistikas ķēdes pārrāvums, kas aizkavētu preču izplatīšanu un darbības augšupējā posmā. Tāpēc nolūkā nodrošināt kravu netraucētu novirzīšanu turpmākiem pārvadājumiem ar dažādiem transporta veidiem termināļu un ostu ekspluatantu rīcībā vajadzētu būt līdzekļiem, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu darbinieku aizsardzība un termināļa darbības nepārtrauktību. Kad vien iespējams, būtu jāatbalsta darbības automatizācija un digitāla datu apmaiņa papīra dokumentu vietā.
41. Pavasarī un vasarā piegādes ķēžu traucējumu dēļ dažās ostās un iekšzemes termināļos uzkrājās tukši konteineri, un tas izraisīja teritorijas pārblīvētību un traucēja ikdienas darbību. Kuģniecības uzņēmumiem būtu jācenšas saglabāt nepārtrauktu un stabilu pakalpojumu plūsmu, savukārt ostas pārvaldes iestādēm būtu jāuzrauga situācija un vajadzības gadījumā jāpalīdz termināļu ekspluatantiem novērst iespējamās problēmas, kas saistītas ar traucējumiem. Lai veicinātu kravu plūsmu ostās, dalībvalstīm, ja tas ir iespējams un nepieciešams, savas rīcības brīvības robežās saskaņā ar attiecīgajiem Savienības tiesību aktu noteikumiem būtu jāpiemēro elastīgas muitas procedūras un citas formalitātes, piemēram, attiecībā uz termiņu pagarināšanu.
42. Vienlaikus dalībvalstis īstenoja pasākumus kravu gaisa pārvadājumu veicināšanai un piegādes ķēdes nepārtrauktības labad agrīni atcēla visus ierobežojumus, ar kuriem bija aizliegti kravas reisi, kā arī nepamatotus ierobežojumus gaisa kuģu apkalpēm, kas apkalpo kravas reisu. Lai izvairītos no jebkādiem kravu pārvadājumu traucējumiem, dalībvalstīm būtu jāturpina nodrošināt raitus kravu pārvadājumus tagad, kad pandēmija no jauna pieņemas spēkā, un iespējamo turpmāko viļņu laikā, tostarp saglabājot lidostas atvērtas kravu pārvadājumiem vai saglabājot pietiekamas kravu apstrādes spējas, ja lidostas ir slēgtas ekonomisku iemeslu dēļ.

## **VI. Virzība uz ārkārtas rīcības plānu krīzes gadījumā un labāka izņēmumu reglamentēšana**

43. Pateicoties ļoti labajai sadarbībai ar Eiropas Parlamentu un Padomi, šogad rekordīsā laikā tika pieņemti tiesību akti un konkrētām nozarēm specifiski regulatīvie izņēmumi ārkārtas situācijā. Kopā ar vairākām konkrētām nozarēm paredzētām pamatnostādnēm, ko izdeva Komisija, tie ļoti palīdzēja pārvadātājiem tikt galā ar kravu plūsmas un piegādes ķēžu traucējumiem. Ātra rīcība, kur un kad tā nepieciešama, ir izšķirošs faktors. Tomēr ES tiesību aktus var vēl labāk pielāgot krīzes situācijām.
44. Lai gan ārkārtas apstākļos var būt nepieciešamas atkāpes attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanas laiku un transportlīdzekļu vadītāju atpūtas laiku, šīm atkāpēm noteikti jābūt

īslaicīgām (piemēram, lai novērstu transportlīdzekļu vadītāju īslaicīgu trūkumu) un tās nekādā gadījumā nedrīkstētu apdraudēt transportlīdzekļu vadītāju drošību un pienācīgus darba apstākļus vai paredzamību izpildiestādēm. Situācijās, kas līdzīgi ietekmē visas dalībvalstis vai lielāko daļu dalībvalstu, būtu vēlams, lai uz atkāpēm visās attiecīgajās dalībvalstīs attiektos līdzīgi vispārējie principi (sākuma laiks, beigu laiks, ilgums). Komisija apsvērs iespēju turpmākajā ārkārtas rīcības plānā, ko nesēn pieprasīja Padome (sk. turpmāk), ietvert tiesību aktu grozījumus, kuri paredz racionalizētāku sistēmu atkāpēm no autotransporta noteikumiem par transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laiku. Lai pievērstos steidzamajām vajadzībām, kas rodas, Covid-19 pandēmijai no jauna pieņemoties spēkā, Komisija sniegs norādījumus dalībvalstīm nolūkā nodrošināt minimālo koordināciju atkāpēm, kuras varētu tikt pieņemtas valstu līmenī. Piemēram, būtu lietderīgi atļaut pagaidu izņēmumus, kas ir līdzīgi izņēmumiem, kuri pavasarī tika atļauti attiecībā uz kravas automobiļu vadītāju atpūtas laiku un apstākļiem, piemēram, laikā ierobežotu iespēju gulēt vadītāja kabīnē.

45. *Omnibus* regulā<sup>14</sup> bija paredzētas laikā ierobežotas atkāpes no spēkā esošajiem ES noteikumiem attiecībā uz sauszemes transporta veidiem un jūras satiksmes drošību. Tajā bija noteikti pagaidu pasākumi, kas piemērojami dažu sertifikātu, apliecību, licenču un atļauju derīguma termiņa pagarināšanai un dažu periodisku pārbaužu un periodisku mācību atlikšanai. Vismaz dažas dalībvalstis ir izmantojušas visus minētajā regulā iekļautos elastīguma noteikumus, tādējādi pierādot, ka tie patiešām bija vajadzīgi un noderīgi. Covid-19 pandēmijai no jauna pieņemoties spēkā, Komisija ir gatava ierosināt režīma atjaunināšanu tā, lai visas dalībvalstis, tostarp tās, kuras ir izmantojušas iespējas atteikties no pašreizējās *Omnibus* regulas piemērošanas, varētu izmantot visas nepieciešamās atkāpes.
46. Tomēr jebkuriem šāda veida legislatīviem pasākumiem ir *ad hoc* raksturs, proti, tie ir paredzēti konkrētam laikposmam un to ietekme ir ierobežota laikā. Vidējā termiņā būtu jāizskata visi transporta jomas tiesību akti, lai pārbaudītu to noturību pret krīzēm. Vajadzības gadījumā būtu jāiekļauj īpaši noteikumi, kas ļauj rīkoties ārkārtas situācijās.
47. Starptautiskās Darba organizācijas 2006. gada Konvencijā par darbu jūrniecībā ("konvencija") ir noteikts, ka maksimālais darba ilgums uz kuģa, pirms jūrniekam ir tiesības uz repatriāciju, ir 11 mēneši. Šā laikposma pagarinājumi var nelabvēlīgi ietekmēt jūrnieku veselību, izraisīt nogurumu un tādējādi apdraudēt kuģošanas drošību.
48. Ostas valstīm ir svarīga loma konvencijas īstenošanas nodrošināšanā. Parīzes Saprašanās memorandā<sup>15</sup> tā dalībvalstu ostas valsts kontroles iestādes tiek mudinātas visās inspekcijās pievērsties jautājumiem, kas saistīti ar konvenciju un jūrnieku darba līgumiem, kuru derīguma termiņš ir beidzies. Apkārtrakstā precizēts, ka apstākļi, kas sarežģī vai apgrūtinā repatriāciju, nav uzskatāmi par nepārvaramas varas gadījumu. Komisija mudina dalībvalstis ievērot šo pieeju.

---

<sup>14</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/698 (2020. gada 25. maijs), ar ko nosaka īpašus un pagaidu pasākumus saistībā ar Covid-19 uzliesmojumu attiecībā uz dažu sertifikātu, apliecību, licenču un atļauju atjaunošanu vai pagarināšanu un dažu periodisku pārbaužu un periodisku mācību atlikšanu dažās transporta tiesību aktu jomās (OV L 165, 27.5.2020., 10.–24. lpp.).

<sup>15</sup> Apstiprināts un publicēts ar *PSCircular 97*, 4. red., 2020. gada 15. septembrī.

49. Ostas valsts kontroles inspekcijām ir būtiska nozīme, gādājot par transporta drošību, un tām būtu jānotiek regulāri. Dalībvalstīm vai attiecīgajām kompetentajām iestādēm būtu jānodrošina, ka inspektoriem ir pieejami pietiekami individuālo aizsardzības līdzekļu krājumi, lai aizsargātos inspekciju laikā. Tāpat kā jebkurā citā situācijā, kad uz kuģa ir apmeklētāji, arī jūrniekiem inspekciju laikā būtu jāvalkā individuālie aizsardzības līdzekļi, kas kuģa īpašniekam būtu jānodrošina pietiekamā daudzumā.
50. Jūrniekiem sertifikāti, jo īpaši medicīniskie sertifikāti, un ar tiem saistītās pārbaudes ir vajadzīgas, lai pārliecinātos par jūrnieku veselību un labjutību, kā arī par jūrnieku pietiekamu sagatavotības līmeni. To regulāra atjaunošana un/vai derīguma termiņa pagarināšana atbilstīgi piemērojamo Savienības un starptautisko tiesību aktu prasībām nodrošina kuģošanas drošību un samazina negadījumu iespējamību.
51. Aviācijas nozarē divās regulās<sup>16</sup> tika paredzētas pagaidu atkāpes no dažiem spēkā esošajiem ES noteikumiem, ņemot vērā līdz šim nepieredzēto gaisa satiksmes samazināšanos, ko izraisīja Covid-19 pandēmija. Pirmkārt, tā radīja grūtības izpildīt dažus noteikumus, kas paredzēti Gaisa pārvadājumu pakalpojumu regulā<sup>17</sup> un Direktīvā par apkalpošanu uz zemes<sup>18</sup>. Komisija pieņēma pagaidu noteikumus, kas attiecīgajām ieinteresētajām personām, dalībvalstīm un Komisijai sniedza vajadzīgo atbrīvojumu no dažu administratīvo noteikumu izpildes un nodrošināja labāku finanšu perspektīvu skartās nozares ieinteresētajām personām. Ņemot vērā ieilgušo krīzi, Komisija ir gatava vajadzības gadījumā izmantot deleģētās pilnvaras, lai pagarinātu attiecīgās atkāpes, kas paredzētas Gaisa pārvadājumu pakalpojumu regulā. Otrkārt, 2020. gada vasarā attiecībā uz lidostu laika nišām tika apturēta principa “izmanto vai zaudē” piemērošana, un kopš tā laika Komisija ir izmantojusi deleģētās pilnvaras, lai atbrīvojumu attiecinātu arī uz 2020./2021. gada ziemas sarakstu periodu. Turklāt drīzumā Komisija ierosinās grozījumu noteikumos par atvieglojumiem saistībā ar laika nišām, kuru mērķis būs nodrošināt lidostu jaudas efektīvu izmantošanu un labāku atbilstmi starp atvieglojumu un faktisko un prognozēto gaisa satiksmes līmeni. Šā grozījuma mērķis būs arī izvairīties no atbrīvojuma ļaunprātīgas izmantošanas, šādā nolūkā attiecinot uz to konkrētus nosacījumus.
52. Nesen pieņemtajos Padomes secinājumos<sup>19</sup> ir atzīta nepieciešamība transporta darbinieku un transporta operāciju mobilitāti aplūkot no Eiropas un starptautiskā aspekta. Secinājumos norādīts, ka *krīzes laikos Eiropas Savienībā būtu jāizvairās no robežu slēgšanas un jā saglabā preču plūsmas netraucētība, tostarp caur ieviešanas vietām Eiropas Savienībā. Padome aicināja Komisiju sagatavot ārkārtas rīcības plānu Eiropas kravu pārvadājumu nozarei pandēmijas vai citas smagas krīzes gadījumā,*

---

<sup>16</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/459 (2020. gada 30. marts), ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV L 99, 31.3.2020., 1.–4. lpp.), un Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/696 (2020. gada 25. maijs), ar ko Regulu (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā groza, ņemot vērā Covid-19 pandēmiju (OV L 165, 27.5.2020., 1.–6. lpp.).

<sup>17</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (pārstrādāta versija) (OV L 293, 31.10.2008., 3.–20. lpp.).

<sup>18</sup> Padomes Direktīva 96/67/EK (1996. gada 15. oktobris) par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās (OV L 272, 25.10.1996., 36.–45. lpp.).

<sup>19</sup> Padomes secinājumi par politikas apsvērumiem attiecībā uz ārkārtas rīcības plānu Eiropas kravu pārvadājumu nozarei pandēmijas vai citas smagas krīzes gadījumā.

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

*cita starpā izveidot konsekventu regulatīvo satvaru attiecībā uz tiem atbrīvojumiem, ko piemēro pandēmijas un citu smagu krīzes situāciju gadījumā, kā arī pasākumus koordinācijas nodrošināšanai ES līmenī un skaidras vadlīnijas, pamatojoties uz Covid-19 krīzes laikā īstenoto pasākumu novērtējumu.*

53. Šajā paziņojumā ir atsauce uz ārkārtas rīcības plāna steidzamajiem elementiem. Komisija ir apņēmusies veikt rūpīgu novērtēšanu un plaši apsprieties, izstrādājot tādu ārkārtas rīcības plānu pandēmijas gadījumā, kurā paredzēti elastīgi, ātri īstenojami, rezultatīvi un efektīvi pasākumi. Plānam būtu jāaptver kravu un pasažieru pārvadājumi. Komisijas mērķis ir iesniegt šo plānu kopā ar šajā paziņojumā norādītajiem tiesību aktu priekšlikumiem 2021. gadā, un tā cer uz sekmīgu sadarbību ar Eiropas Parlamentu un Padomi.

#### **Transporta nozares ārkārtas rīcības plāns pandēmijas gadījumā**

- Pārskatīt *Omnibus* regulā paredzēto režīmu
- Sistemātiski izskatīt ES tiesību aktus, lai vajadzības gadījumā iekļautu krīzes situācijām paredzētus noteikumus
- Sniegt dalībvalstīm norādījumus, kuru mērķis ir nodrošināt minimālo koordināciju atkāpēm no autotransporta noteikumiem par transportlīdzekļa vadīšanas un atpūtas laiku
- Ierosināt pamatpakalpojumu minimuma kritērijus pasažieru pārvadājumu jomā
- Pastāvīgi uzraudzīt dzelzceļa kravas vilcienu kustības grafika ievērošanu un laikus veiktu pārvadājumu rādītāju, tostarp gaidīšanas laiku, robežstacijās
- Pārskatīt ES noteikumus par laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās
- Ja to pamato piemērojamie kritēriji, ar deleģētu aktu pagarināt ārkārtas pasākumu piemērošanu gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai, ņemot vērā Covid-19 pandēmiju

## **VII. Pamatsavienotības nodrošināšana pasažieriem**

54. Lai gan zaļo joslu sākotnējais nolūks bija saglabāt kravu plūsmas un nodrošināt pamatpakalpojumu pieejamību, vienlīdz svarīgi ir nodrošināt pamatsavienotību pasažieriem gan dalībvalstīs, gan starp dalībvalstīm un ārpus tām. Visiem, kam jānododas braucienos darba vai ģimenes apstākļu<sup>20</sup> dēļ, principā vajadzētu būt iespējai to darīt. Tie ir, piemēram, darbinieki, kam nav iespēju strādāt no mājām, skolēni, medicīniskais un aprūpes personāls, pārrobežu pakalpojumu sniedzēji, sezonas strādnieki un citi.

55. Dalībvalstīm un pašvaldībām principā nevajadzētu aizliegt transporta pakalpojumu sniegšanu<sup>21</sup>. Būtu jāizvairās arī no ierobežojumu piemērošanas privātiem transportlīdzekļiem (piemēram, vieglajiem automobiļiem, motocikliem vai velosipēdiem), jo tie rada ļoti ierobežotu vīrusa izplatīšanās risku. Pilsētās un reģionos jā saglabā pienācīgs sabiedriskā transporta nodrošinājums, un ierobežojumiem nav pamata, ja ir ieviesti pienācīgi veselības aizsardzības un sanitārie pasākumi. Visbeidzot, ņemot vērā to, ka tiek nodrošināti atbilstīgi pasākumi slimības izplatības apturēšanai, pašlaik nav nepieciešami lidojumu ierobežojumi ieilgušās Covid-19 pandēmijas dēļ.

<sup>20</sup> Tostarp personām, kas ir pienācīgi apliecinātās attiecībās.

<sup>21</sup> [https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/council-proposal-coordinated-approach-restriction-movement\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/council-proposal-coordinated-approach-restriction-movement_en.pdf).

56. Lidmašīnām, autobusiem, vieglajiem automobiļiem, vilcieniem un prāmjiem arī turpmāk jānodrošina pamatpakalpojumu minimums visā ES, vajadzības gadījumā izmantojot publisko finanšu atbalstu saskaņā ar Savienības tiesību aktiem. Pašreizējos apstākļos tiem ir būtiska nozīme, jo tie nodrošina pamatmobilitāti, cita starpā ļaujot kritiski svarīgajiem darbiniekiem pildīt savus pienākumus. Transportu var un vajadzētu ekspluatēt droši, kā noteikts Komisijas paziņojumā “Vadlīnijas par transporta pakalpojumu un savienotības pakāpenisku atjaunošanu – Covid-19”<sup>22</sup>. Sauszemes transporta jomā arī turpmāk būtu jādarbojas tranzīta koridoriem. Gaisa, jūras, iekšzemes kuģniecības un dzelzceļa transportā tagad ir ieviesti Covid-19 drošības protokoli. Visticamāk, ka liela nozīme būs arī digitālajām pasažieru atrašanās vietas noteikšanas veidlapām un izsekošanas lietotnēm.

---

<sup>22</sup> 2020/C 169/02.