



Rada  
Unii Europejskiej

**Bruksela, 29 października 2020 r.  
(OR. en)**

**12405/20**

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

**PISMO PRZEWODNIE**

---

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	28 października 2020 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2020) 685 final
Dotyczy:	KOMUNIKAT KOMISJI w sprawie ulepszenia mechanizmu uprzywilejowanych korytarzy dla transportu w celu utrzymania dobrej kondycji gospodarki w okresie ponownego nasilenia się pandemii COVID-19

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2020) 685 final.

Zał.: COM(2020) 685 final



Bruksela, dnia 28.10.2020 r.  
COM(2020) 685 final

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY  
EUROPEJSKIEJ I RADY**

**w sprawie ulepszenia mechanizmu uprzywilejowanych korytarzy dla transportu w celu  
utrzymania dobrej kondycji gospodarki w okresie ponownego nasilenia się pandemii  
COVID-19**

# KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY EUROPEJSKIEJ I RADY

## w sprawie ulepszenia mechanizmu uprzywilejowanych korytarzy dla transportu w celu utrzymania dobrej kondycji gospodarki w okresie ponownego nasilenia się pandemii COVID-19

### I. Wprowadzenie

1. W momencie wybuchu pandemii COVID-19 wczesną wiosną 2020 r., mając na celu ochronę zdrowia publicznego, państwa członkowskie często zamykały swoje granice w sposób fragmentaryczny i nieskoordynowany, również jeżeli chodzi o przepływ towarów. Skutkowało to początkowo zakłóceniami w funkcjonowaniu jednolitego rynku i długim oczekiwaniem pojazdów towarowych na granicach oraz zatrzymaniem lotów towarowych, co z kolei powodowało niedobory i niepewność w odniesieniu do dostaw towarów. Doprowadziło to do panicznego wykupywania oraz niedoboru nawet podstawowych środków medycznych.
2. W związku z tym w dniu 23 marca Komisja przyjęła komunikat<sup>1</sup> w sprawie wdrożenia uprzywilejowanych korytarzy w kontekście wytycznych dotyczących środków zarządzania granicami w celu ochrony zdrowia i zapewnienia dostępności towarów i usług podstawowych<sup>2</sup>. Głównym założeniem uprzywilejowanych korytarzy jest zagwarantowanie dalszego funkcjonowania łańcuchów dostaw na jednolitym rynku i uniknięcie ewentualnych niedoborów. W komunikacie stwierdzono, że całkowite opóźnienie pojazdów towarowych przekraczających granice wewnętrzne transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) nie powinno być dłuższe niż 15 minut, niezależnie od przewożonych przez te pojazdy towarów, oraz określono przepisy towarzyszące dla pracowników sektora transportu.
3. Zamykanie granic i ponowne wprowadzenie innych środków lub odpraw dla pracowników sektora transportu, w szczególności na granicy lub za nią, może powodować znaczne zakłócenia społeczne i gospodarcze oraz prowadzić do poważnych wyzwań dla transportu towarowego i logistyki, a także w zakresie przepływu osób, zwłaszcza w okresie kryzysu. Ponadto zamykanie granic na tym etapie transportu towarów jest nieskuteczne w walce z rozprzestrzenianiem się wirusa<sup>3</sup>.
4. Cel dotyczący maksymalnego czasu oczekiwania w centralnym uprzywilejowanym korytarzu został osiągnięty na większości drogowych przejść granicznych.

---

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

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

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

[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0316\(03\)&from=PL](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0316(03)&from=PL)

<sup>3</sup> Zamknięcia granic opóźniają wprowadzenie wirusa do danego państwa tylko wtedy, gdy dotyczą one prawie całej linii granicy i gdy zostają szybko wdrożone we wczesnych fazach przed wykryciem pierwszego przypadku autochtonicznego, co jest wykonalne jedynie w szczególnych, odizolowanych warunkach (np. w przypadku krajów wyspiarskich) <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions-september-2020.pdf>

W dniu 19 marca 2020 r. czas odprawy granicznej samochodów ciężarowych był bardzo długi, co skutkowało długimi kolejkami na granicach między Niemcami a Polską (od 20 do 50 km), między Niemcami a Francją (ponad 20 km), między Republiką Czeską a Niemcami (13 km) i Słowacją (16 km), Słowacją a Węgrami (16 km) oraz między Węgrami a Rumunią (16 km). Na innych granicach czas oczekiwania wynosił od jednej godziny do trzech godzin: np. między Francją a Włochami, Francją a Niemcami; między Słowenią a Chorwacją; między Węgrami a Rumunią; między Niemcami a Belgią; między Słowacją a Węgrami. Gdyby nie rozwiązano tego problemu, mogło dojść do załamania się rynku wewnętrznego towarów i do zakłóceń w łańcuchach dostaw. W szczytowym momencie kryzysu pandemicznego przepływ pasażerów w dużej mierze uległ zatrzymaniu. Dzięki działaniom podjętym na szczeblu UE, realizowanym w pełnej współpracy z państwami członkowskimi UE, przepływ towarów nadal się utrzymywał.

Przestrzeżenie zasad przewidzianych w komunikacie w sprawie uprzywilejowanych korytarzy przyczyniło się do znacznej poprawy w zakresie czasu oczekiwania na granicach, a tym samym działalności w ramach transportu towarowego.

5. Obecnie, w samym środku ponownego nasilenia się pandemii, niezbędne jest zminimalizowanie zakłóceń dla gospodarki i przedsiębiorstw w wyniku wprowadzenia nowych środków przeciwdziałających rozprzestrzenianiu się pandemii. Zarówno przemysł, jak i sektor transportu odczuły silnie skutki kryzysu i nie mogą sobie pozwolić na kolejny cios. Biorąc pod uwagę poważny wpływ strat związanych z COVID-19 i pogorszenie koniunktury gospodarczej, konieczne jest obecnie utrzymanie gospodarki w dobrej kondycji. Transport towarowy jest dla Unii istotny pod względem systemowym, jeżeli chodzi o utrzymanie żywotności jej gospodarki zarówno w wymiarze wewnętrznym, jak i międzynarodowym. Będzie to możliwe tylko w przypadku zapewnienia swobodnego przepływu towarów i usług na sprawnie działającym i solidnym jednolitym rynku oraz zapewnienia niezbędnych połączeń dla pracowników sektora transportu i pasażerów w stopniu, w jakim będzie to zgodne ze względami ochrony zdrowia publicznego. Przedsiębiorstwa, fabryki, placówki medyczne i handel potrzebują gwarancji, że łańcuchy dostaw będą funkcjonować, a pracownicy będą mogli się przemieszczać, również poza granice państwa.
6. Cele określone w komunikacie z marca 2020 r. pozostają w pełni aktualne. Teraz, po upływie siedmiu miesięcy od ich pierwszego wprowadzenia, konieczne jest jednak wzmocnienie niektórych zasad określonych w komunikacie w sprawie uprzywilejowanych korytarzy w oparciu o zdobyte doświadczenia oraz dostosowanie tych zasad do sytuacji ponownego nasilenia pandemii. W niniejszym komunikacie określono środki, które nadal będą zabezpieczać przepływ towarów i swobodny przepływ pracowników sektora transportu przez granice, biorąc pod uwagę połączone imperatywy zdrowotne i gospodarcze, z którymi mamy do czynienia.
7. Aby inicjatywa dotycząca uprzywilejowanych korytarzy UE nadal przyczyniała się do skutecznego wspierania gospodarki i do odbudowy gospodarczej, należy zająć się pozostałymi przeszkodami i utrzymać dobrze funkcjonujący jednolity rynek. Oznacza to zagwarantowanie płynności przewozów towarowych, wspieranie kluczowych pracowników sektora transportu, uzyskanie lepszych wyników w logistyce multimodalnej oraz zapewnienie pasażerom minimalnej liczby połączeń w każdym

momencie. Koordynacja, współpraca i przejrzystość okazały się niezbędne i nadal będą konieczne, aby jednolity rynek mógł sprostać przyszłym kryzysom.

## **II. Ulepszenie mechanizmu uprzywilejowanych korytarzy: zagwarantowanie płynności przewozów towarowych i logistyki**

8. Podczas gdy 90 % ze 178 przejść granicznych sieci TEN-T jest zgodnych z komunikatem w sprawie uprzywilejowanych korytarzy, na około 5 % przejść granicznych nadal obowiązuje czas oczekiwania znacznie przekraczający 15 minut, głównie na wewnątrzunijnych granicach państw spoza strefy Schengen. Aby wesprzeć przepływy towarowe i przemysł transportowy, zapewnić dostępność łańcuchów dostaw i zapobiec nowym niedoborom produktów, należy teraz zapewnić niezbędne zarządzanie ruchem, usługi wsparcia i wyposażenie w celu zminimalizowania opóźnień.
9. W związku z tym, że państwa członkowskie podejmują nowe środki i coraz częstsze są przypadki częściowej blokady, istnieją już doniesienia i przykłady sytuacji, w których pracownicy sektora transportu są poddawani kwarantannie, zamykane są miejsca obsługi podróżnych, a kierowcy nie mogą wystąpić o przedłużenie okresu ważności licencji. W związku z tym należy kontynuować wdrażanie komunikatu w sprawie uprzywilejowanych korytarzy, by utrzymać płynność transportu i w razie potrzeby jeszcze bardziej ją usprawnić, tak aby niezależnie od zakresu innych stosowanych środków sanitarnych spełnione były przynajmniej poniższe wymogi:
  - wszystkie pojazdy/statki towarowe i personel transportowy powinny być nadal traktowane w sposób niedyskryminacyjny, niezależnie od pochodzenia, miejsca przeznaczenia, kraju rejestracji pojazdu/statku bądź obywatelstwa kierowcy/załogi;
  - kierowcy zawodowo przewożący wszelkiego rodzaju towary powinni móc korzystać z przejść granicznych na trasie uprzywilejowanych korytarzy;
  - należy unikać dodatkowych procedur związanych z COVID-19 przy przekraczaniu granic oraz ograniczyć je do niezbędnego minimum. Kierowcy pojazdów wykonujących przewozy towarowe nie powinni być proszeni o przedstawienie żadnych innych dokumentów niż ich dokument tożsamości i prawo jazdy;
  - za wystarczające należy uznać złożenie dokumentów w formie elektronicznej lub ich wyświetlenie na ekranie urządzenia elektronicznego oraz należy zachęcać do wprowadzania takiej formy odprawy (odnotowuje się, że niektóre państwa członkowskie rzeczywiście wykorzystały czas kryzysu, aby rozwinąć taką formę odprawy – zob. poniżej);
  - na terytoriach państw członkowskich należy utrzymywać korytarze transportowe, przynajmniej wzdłuż sieci TEN-T. Kierowcy zarówno w transporcie prywatnym, jak i w transporcie zbiorowym, którzy przejeżdżają przez dany kraj, powinni mieć możliwość przejazdu, niezależnie od tego, z której strefy pochodzą, bez konieczności przeprowadzania testów, o ile poruszają się korytarzem transportowym;
  - W celu zapewnienia sprawnego transportu towarowego państwa członkowskie mogłyby przewidzieć – w stopniu i okresie niezbędnym do rozwiązania problemu zaległości – odstępstwa w odniesieniu do obowiązujących obecnie ograniczeń

w zakresie prowadzenia pojazdów (zakazów ruchu w weekendy, zakazów ruchu w nocy, zakazów dotyczących hałasu i poszczególnych branż itp.);

- nie należy stosować godzin policyjnych w odniesieniu do transportu towarowego lub do pracowników sektora transportu;
- należy zapewnić dostępność usług pomocniczych, takich jak dostęp do stacji tankowania, minimalny poziom usług sanitarnych (np. miejsca obsługi podróżnych z toaletami i prysznicami), usługi gastronomiczne (np. jedzenie na wynos, automaty sprzedające żywność) i usługi zakwaterowania, a państwa członkowskie powinny określić lokalizacje takich usług w aplikacji „uprzywilejowane korytarze” – zob. poniżej.

10. Komisja uznaje, że przyczyny zatorów na wielu granicach nie są związane wyłącznie z COVID-19 i że przed obecną pandemią na tych właśnie przejściach granicznych zdarzały się długie okresy oczekiwania – ze względów organizacyjnych i infrastrukturalnych, takich jak niewystarczająca liczba funkcjonariuszy straży granicznej w przypadku granic Schengen. Obecnie ważne jest, aby państwa członkowskie – w oparciu o koncepcję „uprzywilejowanych korytarzy” – zoptymalizowały przekraczanie granic dzięki inteligentnym systemom monitorowania granic, ponownie rozważyły, czy konieczne jest wprowadzenie pewnych środków blokujących i opracowały inteligentne systemy, takie jak pobieranie opłat drogowych bez konieczności zatrzymywania pojazdu. Przypomina się również państwom członkowskim, że Europejskie Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób (ECDC) odradza nieuzasadnione stosowanie środków dezynfekujących w związku z COVID-19<sup>4</sup>.
11. COVID-19 stanowił ważną zachętę do wdrażania rozwiązań cyfrowych. Mogą one przyspieszyć procedury i pomóc kierowcom, przedsiębiorstwom i organom władzy w lepszym przewidywaniu ruchu drogowego i zachowaniu gotowości. Narzędzia takie, oparte na elektronicznych dokumentach przewozowych i załadunkowych, ITS/RIS i formalnościach celnych, powinny być szeroko dostępne, zawsze akceptowane i rozwijane w sposób przyjazny dla użytkownika, łatwy w użyciu i zautomatyzowany. Komisja będzie nadal zapewniała niezbędne ramy legislacyjne i wspierała finansowo wyeliminowanie papierowych dokumentów w transporcie.
12. Aplikacja Galileo dotycząca uprzywilejowanych korytarzy, uruchomiona w kwietniu przez Agencję Europejskiego GNSS, otrzymała pozytywne informacje zwrotne zarówno od zainteresowanych stron z branży, jak i od państw członkowskich. Zapewniła ona monitorowanie zgodności z zasadą maksymalnego czasu oczekiwania 15 minut na każde przekroczenie granicy, świadcząc usługi na rzecz kierowców ciężarówek i udzielając wsparcia służbom granicznym. Agencja Europejskiego GNSS ponownie uruchomi aplikację tak szybko, jak to możliwe. Państwa członkowskie wzywa się natomiast do przekazywania Komisji odpowiednich informacji, np. na temat miejsc obsługi podróżnych i stacji tankowania, w celu włączenia ich do aplikacji „uprzywilejowane korytarze”. Komisja rozważy dodatkowe funkcje aplikacji, np. rozszerzenie jej zakresu na większą liczbę przejść granicznych w krajach Bałkanów Zachodnich. Kierowcy i pracownicy transgraniczni są również zachęceni do korzystania z aplikacji służących do ustalania kontaktów zakaźnych.

---

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

13. Kontrole drogowe samochodów ciężarowych są niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednocześnie stanowią one zagrożenie dla zdrowia i bezpieczeństwa kierowców i inspektorów. Aby ograniczyć takie zagrożenia w trakcie kontroli, zachęca się państwa członkowskie do zastąpienia, w miarę możliwości, kontroli fizycznych kontrolami bezdotykowymi i bez dokumentów papierowych poprzez akceptowanie dokumentów elektronicznych i stosowanie rozwiązań cyfrowych eliminujących potrzebę wsiadania do pojazdu ciężarowego w celu pobrania danych z tachografu.
14. Transport towarowy oczywiście nie odbywa się jedynie w granicach UE. Wytyczne w sprawie uprzywilejowanych korytarzy przyczyniają się do zapewnienia płynnej mobilności towarów<sup>5</sup> i pracowników sektora transportu (w tym marynarzy) na zewnętrznych granicach UE. Zachodzi istotna potrzeba ściślejszej współpracy z wszystkimi państwami sąsiadującymi, ponieważ są one kluczowymi partnerami UE, w zakresie wdrażania i koordynacji środków dotyczących uprzywilejowanych korytarzy. Organy krajowe państw członkowskich EOG i Szwajcarii, jak również Zjednoczonego Królestwa, które do końca okresu przejściowego traktowane jest jako członek UE, ściśle współpracują z państwami członkowskimi i Komisją. Komisja dąży do dalszego tworzenia uprzywilejowanych korytarzy na terenie sześciu państw Bałkanów Zachodnich (WB6). Inicjatywa ta, mająca na celu zapewnienie płynnego ruchu tranzytowego w regionie i z UE, okazała się bardzo udanym przykładem współpracy regionalnej. Komisja będzie kontynuować prace na rzecz wykorzystania pełnego potencjału tej inicjatywy i uznaje użyteczność dyskusji prowadzonych w tej dziedzinie ze Stałym Sekretariatem Wspólnoty Transportowej. Komisja będzie również nadal zajmować się problemami jakie stają przed nią i krajami partnerskimi, które mają wspólną bezpośrednią granicę lądową z UE (Partnerstwo Wschodnie i Turcja). Obejmuje to współpracę w celu ograniczenia nadmiernego czasu oczekiwania na przejściach granicznych i służy zapewnieniu nieprzerwanego przywozu towarów podstawowych (np. środków medycznych). Ponadto wywóz towarów w ramach pomocy humanitarnej i rozwojowej do krajów partnerskich w odpowiedzi na pandemię COVID-19 będzie jednym z wielu przypadków, w których zastosowanie uprzywilejowanych korytarzy na takich przejściach granicznych przyniesie korzyści.

### **III. Pracownicy sektora transportu mają kluczowe znaczenie**

15. Pracownicy sektora transportu są niezbędni dla utrzymania gospodarki w dobrej kondycji. Kiedy wiosną 2020 r. Europa została objęta blokadą, pracownicy sektora transportu nadal wykonywali swoje obowiązki, w tym w razie konieczności również w wymiarze transgranicznym, aby zapewnić ciągłość dostaw; czasami narażali przy tym własne zdrowie i dobrostan.
16. Zgodnie z pkt 19 lit. b) zalecenia Rady (UE) 2020/1475<sup>6</sup> pracownicy sektora transportu powinni być wyznaczani i przyjmowani przez wszystkie organy państw członkowskich jako niezbędni pracownicy i dostawcy usług, oraz nie powinni być zobowiązani do odbycia kwarantanny podczas wykonywania swoich podstawowych

---

<sup>5</sup> W tym pomoc z rezerwy rescEU udzielona w ramach Unijnego Mechanizmu Ochrony Ludności na rzecz państw uczestniczących (Norwegii, Islandii, Turcji, Serbii, Czarnogóry, Macedonii Północnej).

<sup>6</sup> Zalecenie Rady (UE) 2020/1475 z dnia 13 października 2020 r. w sprawie skoordynowanego podejścia do ograniczania swobodnego przepływu w odpowiedzi na pandemię COVID-19, Dz.U. L 337 z 14.10.2020, s. 3.

obowiązków. Należy jednak zapewnić im pełną ochronę zdrowia, w tym w razie potrzeby poprzez dostępność odpowiednich środków ochrony indywidualnej (ŚOI).

17. Państwa członkowskie nie powinny wymagać systematycznego testowania pracowników sektora transportu na przejściach granicznych lub za nimi. Powodowałyby to powstawanie niepotrzebnych kolejek i negatywnie wpływało na czas przekraczania granic. Nie jest to również wykonalne ani praktyczne dla tych pracowników sektora transportu, którzy muszą przekraczać granice często kilka razy w tygodniu.
18. Nie należy sporządzać wyczerpujących wykazów zawodów wchodzących w zakres definicji personelu transportowego. Poza kierowcami, personelem pokładowym, pilotami, kapitanami łodzi i załogami wykaz taki powinien obejmować pracowników zajmujących się konserwacją, obsługą terminali i zarządzaniem ruchem, pracowników zarządców infrastruktury, zarówno w transporcie towarów, jak i przewozie osób itp. Wszyscy ci pracownicy powinni mieć możliwość przemieszczania się i przekraczania granic bez żadnych ograniczeń, w tym za pomocą wszelkich środków transportu, których potrzebują do przekroczenia granicy, jeżeli jest to konieczne do wypełnienia ich obowiązków<sup>7</sup>.
19. Od marca Komisja proponuje stosowanie standardowego „zaświadczenia dla pracowników transportu międzynarodowego”. Zaświadczenie to może być wykorzystywane przez każdą osobę, która pracuje na pokładzie środka transportu przewożącego towary lub pasażerów, w szczególności przez kierowcę; przez każdą osobę, która przemieszcza się do miejsca, w którym znajduje się środek transportu, na którym rozpocznie pracę; lub każdą inną osobę pracującą w sektorze transportu. Do celów przekraczania wewnętrznych granic Unii posiadacz zaświadczenia uważa się za pracownika transportu międzynarodowego. Do celów objętych zaświadczeniem dla pracowników transportu międzynarodowego państwa członkowskie nie powinny wymagać przedstawienia żadnych innych dokumentów (np. różnych kart lokalizacyjnych itp.). Dotyczy to w szczególności granic lądowych.
20. Zaświadczenie to opublikowano również w załączniku 40 do Praktycznego podręcznika UE dla straży granicznej, który ma być wykorzystywany przez właściwe organy państw członkowskich podczas przeprowadzania kontroli granicznej<sup>8</sup>. Komisja zbada, czy w odniesieniu do personelu drogowego i kolejowego Europejska Komisja Gospodarcza ONZ (EKG ONZ) mogłaby nadać temu uznaniu charakter stały, tak jak ma to już miejsce w przypadku personelu lotniczego i morskiego.
21. Żegluga morska przyciąga marynarzy z całego świata, ale globalne ograniczenia w podróżowaniu utrudniają obecnie regularną mobilność tych pracowników o krytycznym znaczeniu. Wielu marynarzy utknęło obecnie na swoich statkach i pracuje dłużej niż 11 miesięcy określonych w prawie międzynarodowym, podczas gdy ich koledzy na lądzie nie mogą podróżować i przekraczać granic, aby ich zastąpić. Grozi to przerwami w łańcuchu dostaw i stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu wodnego.

---

<sup>7</sup> Takich problemów doświadczył na wiosnę np. maszynista pociągu przekraczający granicę taksówką w celu odebrania lokomotywy oraz kierowca ciężarówki wracający do domu z innymi jednym pojazdem.

<sup>8</sup> Załącznik 40 do Praktycznego podręcznika UE dla straży granicznej

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

22. Państwa członkowskie powinny zatem nadal ułatwiać podróżowanie marynarzom, gwarantować ich mobilność i umożliwiać im stałe przekraczanie granic i tranzyt<sup>9</sup>. Podobnie jak w przypadku pracowników sektora transportu, w pkt 19 lit. h) zalecenia Rady (UE) 2020/1475 marynarzy klasyfikuje się jako osoby wykonujące niezbędną funkcję lub realizujące niezbędną potrzebę, które nie powinny być zobowiązane do odbywania kwarantanny w czasie wykonywania tej niezbędnej funkcji. Ponadto państwa członkowskie powinny zapewnić marynarzom dostęp do usług wizowych i zezwolić na bezpieczną zmianę załogi w ich portach. Właściciele statków powinni zapewnić załodze dostęp do odpowiednich środków ochrony indywidualnej w celu ochrony zdrowia własnego i innych osób podczas podróży i na pokładzie. W szczególnym kontekście długodystansowego transportu morskiego testy przed wejściem na pokład zapewniają ochronę marynarzom i pozwalają uniknąć wybuchów epidemii na statkach podczas żeglugi z dala od portu, odciętych od dostępu do opieki medycznej na lądzie w odpowiednim czasie. Służby Komisji i Europejska Służba Działań Zewnętrznych będą kontynuować współpracę z odpowiednimi organizacjami międzynarodowymi w celu poprawy mobilności załóg statków poza Europą.
23. W podobny sposób kapitanowie i załoga statków żeglugi śródlądowej muszą mieć możliwość wejścia na pokład i zejścia z pokładu w portach śródlądowych położonych wzdłuż dróg wodnych UE. Niezwykle istotne jest, aby pracownicy transportu śródlądowego mogli podróżować i przekraczać granice w państwach członkowskich UE w celu ciągłego prowadzenia działalności logistycznej na drogach wodnych UE. Utrudnianie swobodnego przemieszczania załogi statków żeglugi śródlądowej może grozić tym, że operatorzy statków naruszą przepisy dyrektywy 2014/112 w sprawie organizacji czasu pracy w transporcie śródlądowym. Operatorzy statków żeglugi śródlądowej powinni również zapewnić załodze dostęp do odpowiednich środków ochrony indywidualnej w celu ochrony zdrowia własnego i pasażerów.

#### **IV. Ścisła koordynacja i wymiana informacji**

24. Na początku pandemii COVID-19 Komisja utworzyła i prowadziła sieć krajowych punktów kontaktowych ds. transportu. Ideą utworzenia tej nieformalnej sieci było wspieranie koordynacji i wymiany informacji między administracjami państw członkowskich, omawianie problemów, uzyskiwanie aktualnych danych na temat sytuacji na granicach oraz wymiana najlepszych praktyk. Umożliwienie szybkiej wymiany informacji między państwami członkowskimi zachęciło je do wczesnego przekazywania sobie informacji zwrotnych na temat środków krajowych mających wpływ na inne państwa, zwiększyło zaufanie i zmniejszyło liczbę jednostronnych reakcji.
25. W związku z tym w przypadku wystąpienia sytuacji nadzwyczajnej lub kryzysowej w ramach zintegrowanych uzgodnień dotyczących reagowania na szczeblu politycznym w sytuacjach kryzysowych (IPCR), Komisja powinna uruchomić sieć krajowych punktów kontaktowych, co będzie wiązało się z częstszymi interakcjami i przepływem informacji. Państwa członkowskie powinny wyznaczyć oficjalny krajowy punkt kontaktowy na odpowiednio wysokim stanowisku, aby zapewnić koordynację między odpowiednimi organami krajowymi. Krajowe punkty kontaktowe

---

<sup>9</sup> Komunikat Komisji – Wytyczne w sprawie ochrony zdrowia, repatriacji i organizacji podróży dla marynarzy, pasażerów i innych osób znajdujących się na pokładach statków. C(2020)3100, Dz.U. C 119 z 14.4.2020, s. 1.

ds. transportu powinny zapewniać niezbędne informacje na temat problematycznych przejść granicznych oraz zwoływać posiedzenia w przypadku konieczności podjęcia natychmiastowych działań. Komisja zdecydowanie zachęca do aktywnego i pełnego uczestnictwa wszystkich państw członkowskich.

26. Krajowe punkty kontaktowe państw członkowskich powinny dostarczać informacji na temat decyzji dotyczących polityki krajowej w dziedzinie transportu, w szczególności tych, które mają wpływ na transgraniczny przepływ towarów lub pasażerów, przepływ pracowników sektora transportu, oraz powinny w miarę możliwości, robić to na długo przed wprowadzeniem tych środków, aby umożliwić przekazywanie informacji zwrotnych oraz dać innym państwom członkowskim i Komisji możliwość zareagowania. Państwa członkowskie powinny również w stosownych przypadkach angażować inne właściwe ministerstwa i departamenty oraz mogą korzystać z forum w celu wymiany informacji i pomysłów dotyczących najlepszych praktyk.
27. Sieć okazała się skutecznym narzędziem, które umożliwiło szybką wymianę informacji i szeroko zakrojoną ocenę wpływu na transport środków powstrzymujących rozprzestrzenianie się koronawirusa. Choć w miesiącach letnich była ona rzadziej wykorzystywana, obecnie proponuje się ponowne uruchomienie sieci punktów kontaktowych w celu zajęcia się nowym zakresem obowiązków związanych z uprzywilejowanymi korytarzami, określonym w niniejszym komunikacie, do czego faktycznie wzywa Rada w swoich konkluzjach – zob. poniżej.
28. Aby umożliwić lepszy ogląd sytuacji, wszystkie informacje dotyczące mobilności dla prywatnych podróżnych i zawodowych dostawców usług transportowych powinny być dostępne w jednym, stale aktualizowanym i łatwym w użyciu miejscu w internecie. W związku z tym Komisja przeniesie zawartość strony internetowej dotyczącej śledzenia reakcji na COVID-19 na stronę internetową Reopen EU.

## **V. Multimodalne uprzywilejowane korytarze**

29. W pierwotnym komunikacie w sprawie uprzywilejowanych korytarzy stwierdzono, że przejazd przez przejście graniczne na trasie uprzywilejowanych korytarzy nie powinien przekraczać 15 minut w przypadku całego transportu towarowego. Osiągnięcie tego 15-minutowego celu wymaga ograniczenia do minimum wszystkich kontroli, weryfikacji i badań. Dotyczy to wszystkich pojazdów wykonujących przewozy towarowe, pociągów, statków i statków powietrznych. Ma to na celu uczynienie sektora transportu jak najbardziej wydajnym i zminimalizowanie kosztownych zakłóceń.
30. Presja dotycząca zmian spowodowana przez obecny kryzys powinna również stymulować zmiany leżące w interesie jednolitego rynku, a do odbudowy przyczynią się zrównoważony rozwój i cyfryzacja. Komisja wzywa zatem do zapewnienia multimodalnego i intermodalnego funkcjonowania uprzywilejowanych korytarzy, przy jednoczesnym zapewnieniu wykorzystania całego potencjału wszystkich rodzajów transportu.
31. Pandemia COVID-19 pokazała, że kolejowe przewozy towarowe – oprócz zalet ekologicznych – mogą być ponadto niezawodnym i odpornym środkiem transportu. Kolej miała decydujące znaczenie dla utrzymania łańcuchów dostaw podczas kryzysu, a transport intermodalny wymaga mniejszej liczby interakcji międzyludzkich niż transport wyłącznie drogowy w przypadku załadunku/rozładunku; jest w niego też

zaangażowana mniejsza liczba osób. W związku z pandemią powstała szczególna sytuacja, w której doszło do zwiększenia przepustowości kolei ze względu na gwałtowny spadek kolejowego przepływu pasażerów. Z monitorowania wyników kolejowych korytarzy towarowych wynika, że w początkowej fazie blokad w kwietniu – gdy ograniczono przepływ pasażerów – znacznie wzrosła punktualność usług kolejowych przewozów towarowych: zgłoszone opóźnienia w minutach zmniejszyły się o jedną trzecią, a nawet o połowę<sup>10</sup>.

32. Należy utrzymać te lepsze wyniki kolejowych przewozów towarowych. Zarówno zarządcy infrastruktury, jak i przedsiębiorstwa kolejowe powinni skoncentrować się na ograniczeniu do minimum opóźnień na granicach oraz zwiększyć elastyczność. W tym celu przedsiębiorstwa kolejowe mogłyby jak najlepiej wykorzystać ustalenia dotyczące międzynarodowego systemu gratyfikacji i kar określonego w następstwie zamknięcia linii Rastatt<sup>11</sup>. Przewidziano w nich sieć koordynacji i wymiany informacji na szczeblu operacyjnym w warunkach sytuacji wyjątkowej. Komisja rozważy przedłożenie wniosku ustawodawczego, zgodnie z którym wymagane będzie stałe monitorowanie przestrzegania rozkładu jazdy i terminowego funkcjonowania pociągów towarowych na stacjach granicznych, w tym czasu oczekiwania wskazanego na mapie przejść granicznych zawartej w załączniku.
33. Aby wyeliminować postoje na granicy w związku z kontrolami technicznymi, a tym samym przyspieszyć przekraczanie granic i osiągnąć prawdziwy jednolity europejski obszar kolejowy, teraz, gdy na koniec października techniczny filar czwartego pakietu kolejowego obowiązuje we wszystkich państwach członkowskich, państwa członkowskie powinny przyspieszyć usuwanie przepisów krajowych wymagających kontroli pociągów na granicach (prób hamulców itp.) wykraczających poza to, co jest wymagane przepisami UE, które same w sobie stanowią w pełni odpowiednie gwarancje bezpieczeństwa. Obecnie takie dodatkowe kontrole często trwają dłużej niż 15-minutowy cel w odniesieniu do czasu przekraczania granic. Zarządcy infrastruktury powinni zapewniać wsparcie na rzecz niezawodności kolejowych przewozów towarowych i szybkości przekraczania granic w drodze wzmocnionej współpracy<sup>12</sup> w poszanowaniu zasad pierwszeństwa w odniesieniu do przydzielania przepustowości kolei i zarządzania operacyjnego dla transgranicznych usług kolejowych.

---

<sup>10</sup> Zob. platforma informacji dla klientów prowadzona przez RNE: <https://cip.rne.eu/>

<sup>11</sup> Ze względu na incydent w pobliżu Rastatt w Niemczech w dniu 12 sierpnia 2017 r. odcinek torów kolejowych o dużym natężeniu ruchu – część kolejowego korytarza towarowego Ren-Alpy – został zamknięty dla całego ruchu na prawie dwa miesiące. Ponieważ alternatywne trasy miały ograniczoną przepustowość i podlegały ograniczonej interoperacyjności, zdarzenie to doprowadziło do bardzo istotnych strat finansowych i przyniosło szkody kolejowym przewozom towarowym. Komisja przy zaangażowaniu kluczowych zainteresowanych stron znalazła europejskie rozwiązanie tej kwestii na szczeblu europejskim – ustanowienie środków na rzecz skutecznego łagodzenia skutków takich incydentów w przyszłości. W powstałym w ten sposób Podręczniku dotyczącym międzynarodowego systemu gratyfikacji i kar opisano normy, które w przypadku międzynarodowego zakłócenia umożliwiają kontynuację ruchu kolejowego na najwyższym możliwym poziomie, oraz zapewniono lepszej jakości informacje na temat stanu zakłócenia, podjętych działań, rozwiązań alternatywnych i skutków dla strumienia ruchu.

[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)

<sup>12</sup> Zob. art. 37 dyrektywy 2012/34/UE.

34. Sugeruje się, aby bez uszczerbku dla bezpieczeństwa zezwolono maszynistom na prowadzenie pociągów przy znajomości języka na poziomie A2 (zamiast normalnego B1), korzystając z elastyczności dostępnej w ramach istniejących przepisów dotyczących obsługi pociągów na odcinkach pomiędzy stacjami granicznymi znajdującymi się w pobliżu granicy<sup>13</sup>. Takie podejście byłoby odpowiednie zwłaszcza na „prostych” trasach biegnących przez granice. Ewentualnie możliwe jest ułatwienie przekraczania granic poprzez większą elastyczność w zakresie języków, którymi maszyniści mogą się posługiwać w celu komunikacji dotyczącej krytycznych kwestii bezpieczeństwa. Byłoby to możliwe, jeżeli komunikację zgodną z normami wymaganymi na mocy prawa Unii można by zapewnić poprzez wykorzystanie języków, które nie są obecnie wskazane przez zarządców infrastruktury, ale którymi posługuje się zarówno maszynista, jak i centrum kontroli. Ponadto możliwe byłoby dodatkowe ułatwienie kolejowych przewozów towarowych i zwiększenie przepustowości, jeśli państwa członkowskie dokonałyby uzgodnień między przedsiębiorstwami kolejowymi, umożliwiającymi na trasach międzynarodowych pracę maszynistom posiadającym niezbędną specjalistyczną wiedzę z zakresu trakcji towarowej w połączeniu z maszynistami pracującymi zazwyczaj w pociągach pasażerskich, którzy posiadają wymaganą znajomość języka/trasy.
35. Sektor żeglugi pozostał w pełni sprawny przez cały czas trwania pandemii, dostarczając do Europy żywność, sprzęt medyczny, produkty energetyczne i inne towary. Sektor ten przewozi 75 % handlu UE z resztą świata i 30 % frachtu w ramach rynku wewnętrznego. Jego niezakłócone funkcjonowanie ma zatem fundamentalne znaczenie dla gospodarki UE i jej zaopatrzenia w towary podstawowe i inne.
36. Aby zapewnić sprawne funkcjonowanie żeglugi i niezakłócone przepływy handlowe, należy w miarę możliwości unikać zmiany planów podróży statków i opóźnionego wejścia do portu. Państwa członkowskie powinny zezwalać na zmiany załogi w swoich portach, a marynarze mogą być zmuszeni do przebywania w hotelach lub tymczasowych miejscach zakwaterowania w czasie oczekiwania na swoje połączenia podróże lub zaokrętowanie. Pozwala to uniknąć zakłóceń operacji portowych ze względu na statki oczekujące na zejście załogi ze statku lub inne ograniczenia związane z COVID-19.
37. W ramach stosowania przepisów krajowych dotyczących kontroli zgodności statków żeglugi śródlądowej przeprowadzanych przez organy wykonawcze, w tym przepisów krajowych transponujących dyrektywę 2016/1629, państwa członkowskie powinny wziąć pod uwagę potrzebę uniknięcia wszelkich zbędnych opóźnień operacji transportowych.
38. W odniesieniu do certyfikatów i świadectw członków załogi statków żeglugi śródlądowej innych niż patenty objęte dyrektywą 96/50, państwa członkowskie powinny w ramach stosowania swoich przepisów krajowych dążyć do zapewnienia załogom statków żeglugi śródlądowej możliwości kontynuowania działalności w ramach ich kompetencji do końca okresu obowiązywania wyjątkowych ograniczeń związanych z pandemią. Podobne podejście należy przyjąć w odniesieniu do przedłużania umów o pracę, jeżeli wymiana załogi nie jest możliwa z powodu niedostępności tej załogi. Niektórzy członkowie załogi mogą nie mieć możliwości

---

<sup>13</sup> Zob. pkt 8 ppkt 3 załącznika VI do dyrektywy 2007/59/WE.

przeprowadzania okresowych badań lekarskich, w związku z czym zaleca się pragmatyczne rozwiązania w celu umożliwienia im rozpoczęcia służby lub kontynuacji służby w drodze wyjątku, jeżeli taka możliwość została przewidziana w prawie krajowym.

39. Zarządcy infrastruktury powinni zapewnić elastyczne działanie (24 godziny/7 dni) całej infrastruktury transgranicznej żeglugi śródlądowej, aby umożliwić działanie statków i uniknąć niepotrzebnego czasu oczekiwania.
40. Służby w portach i terminalach pełniących funkcję kluczowych bram dla światowego handlu i transportu multimodalnego działały przez cały czas trwania pandemii; jednocześnie dostosowały swoje metody pracy w celu ograniczenia kontaktu z ludźmi podczas operacji kontroli i przeładunku (stosując automatyczną odprawę przy bramie wjazdowej, regulowany dostęp do liczników, cyfrowe przesyłanie dokumentów przewozowych) i korzystały ze środków indywidualnej ochrony, gdy nie można było uniknąć kontaktu. Zakażenia lub kwarantanny wśród znacznej części pracowników terminalu mogłyby zakłócić łańcuch logistyczny, co doprowadziłoby do opóźnień w dystrybucji towarów i utrudniłoby działanie początkowych ogniw łańcucha. W związku z tym, aby zapewnić płynne przenoszenie frachtu na różne rodzaje transportu w celu jego dalszego przewozu, operatorzy terminali i portów powinni dysponować środkami niezbędnymi do zapewnienia ochrony swoich pracowników i ciągłości funkcjonowania terminalu. W miarę możliwości należy wspierać automatyzację pracy i cyfrową wymianę danych zamiast dokumentów papierowych.
41. Wiosną i latem ze względu na zakłócenia w łańcuchach dostaw w niektórych portach i terminalach śródlądowych doszło do nagromadzenia pustych kontenerów, co doprowadziło do zatorów w składach i zakłóceń w codziennej działalności. Operatorzy żeglugi powinni dążyć do utrzymania stałego i stabilnego przepływu w ramach ich usług, natomiast organy portowe powinny monitorować sytuację i w razie potrzeby pomagać operatorom terminali w rozwiązywaniu ewentualnych problemów związanych z zakłóceniami. Aby ułatwić przepływ towarów w portach, w miarę możliwości i w miarę potrzeb państwa członkowskie powinny w granicach swoich uprawnień dyskrecyjnych wynikających z odpowiednich przepisów prawa Unii stosować elastyczność w procedurach celnych i innych formalnościach, na przykład w zakresie przedłużania terminów.
42. Jednocześnie państwa członkowskie wdrożyły środki na rzecz ułatwienia operacji lotniczego transportu towarowego i w interesie ciągłości łańcucha dostaw wcześniej zniosły wszystkie swoje ograniczenia zakazujące lotów towarowych, jak również nieuzasadnione ograniczenia dotyczące załóg samolotów obsługujących loty towarowe. Aby uniknąć wszelkich zakłóceń w transporcie towarów, państwa członkowskie powinny w dalszym ciągu zapewniać płynność operacji transportu towarowego przez cały okres obecnego ponownego nasilenia pandemii i ewentualnych kolejnych jej fal, w tym poprzez utrzymanie otwarcia portów lotniczych dla operacji transportu towarowego lub utrzymanie wystarczających zdolności do obsługi ładunków, gdy porty lotnicze są zamknięte ze względów ekonomicznych.

## **VI. W kierunku planu awaryjnego na wypadek kryzysu i lepszych sposobów radzenia sobie z wyjątkami**

43. Dzięki bardzo dobrej współpracy z Parlamentem Europejskim i Radą na początku bieżącego roku przyjęto w rekordowym czasie nadzwyczajne prawodawstwo i sektorowe zwolnienia regulacyjne. W połączeniu z szeregiem wytycznych sektorowych wydanych przez Komisję odegrały one zasadniczą rolę we wsparciu przewoźników przy zarządzaniu zakłóceniami przepływów i łańcuchów dostaw. Decydującym czynnikiem jest szybkie działanie w odpowiednich miejscach i w odpowiednim czasie. Prawo Unii nadal można jednak lepiej dostosować do sytuacji kryzysowych.
44. Podczas gdy w nadzwyczajnych okolicznościach konieczne może być zapewnienie odstępstw od czasu prowadzenia pojazdu i czasu odpoczynku dla kierowców, odstępstwa te muszą być ściśle krótkoterminowe (np. w celu zaradzenia przejściowym niedoborom kierowców) i w żadnym wypadku nie mogą zagrażać bezpieczeństwu i godnym warunkom pracy kierowców ani przejrzystości na potrzeby organów egzekwujących. W sytuacjach, które w podobny sposób wpływają na wszystkie państwa członkowskie lub większość państw członkowskich, najlepiej byłoby, aby podobne zasady ogólne (czas rozpoczęcia, czas zakończenia, czas trwania) miały zastosowanie do odstępstw we wszystkich państwach członkowskich, których to dotyczy. W ramach przyszłego planu awaryjnego, o który niedawno wniosowała Rada (zob. poniżej), Komisja rozważy zmiany legislacyjne w celu usprawnienia systemu odstępstw od przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku w transporcie drogowym. Aby zaspokoić pilne potrzeby związane z ponownym nasileniem pandemii COVID-19, Komisja wyda wytyczne dla państw członkowskich w celu zapewnienia minimalnego poziomu koordynacji odstępstw, które mogą zostać przyjęte na szczeblu krajowym. Na przykład rozsądnym rozwiązaniem byłoby dopuszczenie podobnych tymczasowych wyjątków jak te, które dopuszczono wiosną w odniesieniu do czasu i warunków odpoczynku kierowców samochodów ciężarowych, w tym ograniczonej czasowo możliwości spania w kabinie.
45. W rozporządzeniu zbiorczym<sup>14</sup> przewidziano ograniczone czasowo odstępstwa od istniejących przepisów unijnych dotyczących różnych rodzajów transportu lądowego i bezpieczeństwa morskiego. Ustanowiono w nim środki tymczasowe mające zastosowanie do przedłużania ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń. Wszystkie przepisy dotyczące elastyczności zawarte w tym rozporządzeniu zostały wykorzystane przynajmniej przez niektóre państwa członkowskie, co dowodzi, że rzeczywiście były one potrzebne i przydatne. W świetle ponownego nasilenia COVID-19 Komisja jest gotowa zaproponować aktualizację systemu w sposób umożliwiający wszystkim państwom członkowskim skorzystanie z wszelkich niezbędnych odstępstw, także tym, które skorzystały z możliwości zrezygnowania ze stosowania obecnego rozporządzenia zbiorczego.
46. Wszelkie środki legislacyjne tego rodzaju mają jednak charakter doraźny, tj. są opracowywane na określony czas, a ich skutki są ograniczone w czasie.

---

<sup>14</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698 z dnia 25 maja 2020 r. ustanawiające szczególne środki tymczasowe w związku z epidemią COVID-19 dotyczące odnawiania lub przedłużania ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń w niektórych obszarach prawodawstwa dotyczącego transportu. Dz.U. L 165 z 27.5.2020, s. 10.

W perspektywie średnioterminowej wszystkie przepisy dotyczące transportu powinny zostać poddane kontroli w celu sprawdzenia, czy są one odporne na kryzysy. W stosownych przypadkach należy uwzględnić przepisy szczegółowe, w których przewiduje się sytuacje wyjątkowe.

47. W Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. Międzynarodowej Organizacji Pracy stwierdzono, że maksymalny okres służby na pokładzie przed uzyskaniem przez marynarza prawa do repatriacji powinien wynosić 11 miesięcy. Przedłużenia wykraczające poza ten okres mogą negatywnie wpływać na zdrowie marynarzy, prowadzić do zmęczenia, a tym samym zagrażać bezpieczeństwu morskemu.
48. Państwa portu odgrywają istotną rolę w zapewnianiu wdrażania Konwencji o pracy na morzu z 2006 r. W memorandum paryskim w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu<sup>15</sup> wzywa się organy kontrolne państwa członkowskiego portu do skoncentrowania się na kwestiach związanych z Konwencją o pracy na morzu z 2006 r. i wygasłymi marynarskimi umowami o pracę w trakcie wszystkich kontroli. W okólniku stwierdzono, iż „okoliczności sprawiające, że repatriacja staje się trudniejsza lub bardziej uciążliwa, nie stanowią przypadku siły wyższej”. Komisja zachęca państwa członkowskie do przyjmowania tego podejścia.
49. Inspekcje kontrolne państwa portu są niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa transportu i powinny być przeprowadzane w regularnych odstępach czasu. Państwa członkowskie lub odpowiednie właściwe organy powinny zapewnić, aby inspektorzy mieli dostęp do wystarczającego zaopatrzenia w środki ochrony indywidualnej, aby chronić się podczas kontroli. Podobnie jak w każdej innej sytuacji z gośćmi na pokładzie, marynarze powinni nosić środki ochrony indywidualnej również podczas inspekcji, a właściciel statku powinien dostarczyć wystarczające ilości takich środków.
50. W przypadku marynarzy certyfikaty i świadectwa – szczególnie medyczne – i powiązane z nimi kontrole są niezbędne do zapewnienia dobrostanu i zdrowia marynarzy, a także wystarczającego poziomu ich wykształcenia. Ich regularne odnawianie lub przedłużanie, zgodnie z wymogami obowiązującego prawa unijnego i międzynarodowego, zapewnia bezpieczeństwo morskie i zmniejsza prawdopodobieństwo wypadków.
51. W przypadku lotnictwa w dwóch rozporządzeniach<sup>16</sup> przewidziano tymczasowe odstępstwa od niektórych obowiązujących przepisów unijnych w świetle bezprecedensowego spadku wielkości ruchu lotniczego na skutek pandemii COVID-19. Po pierwsze, pandemia doprowadziła do trudności w zapewnianiu zgodności z niektórymi przepisami rozporządzenia o usługach lotniczych<sup>17</sup> oraz dyrektywy

---

<sup>15</sup>Zatwierdzone i opublikowane przez PSCircular 97 Rev.4 w dniu 15 września 2020 r.

<sup>16</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/459 z dnia 30 marca 2020 r. zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/53 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty, Dz.U. L 99 z 31.3.2020, s. 1, oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/696 z dnia 25 maja 2020 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty, w związku z pandemią COVID-19, Dz.U. L 165 z 27.5.2020, s. 1.

<sup>17</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (wersja przekształcona), Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

w sprawie usług obsługi naziemnej<sup>18</sup>. Komisja przyjęła przepisy tymczasowe, w których zaoferowano zainteresowanym stronom, których dotyczą te trudności, państwom członkowskim oraz Komisji niezbędne zwolnienia w zakresie stosowania niektórych przepisów administracyjnych oraz zapewniono zainteresowanym stronom w sektorze dotkniętym kryzysem lepsze perspektywy finansowe. W świetle przedłużającego się kryzysu Komisja jest gotowa w stosownych przypadkach wykorzystać przekazane jej uprawnienia w celu przedłużenia właściwych odstępstw przewidzianych w rozporządzeniu o usługach lotniczych. Po drugie, w odniesieniu do czasu na start lub lądowanie latem 2020 r. zawieszono zasadę „wykorzystaj lub strać” i od tego czasu Komisja wykorzystwała przekazane jej uprawnienia do przedłużenia zwolnienia na zimowy sezon lotniczy 2020/2021. Ponadto Komisja zaproponuje wkrótce zmianę przepisów dotyczących ulgi w zakresie czasu na start lub lądowanie, aby zapewnić wydajne wykorzystanie przepustowości portów lotniczych i lepsze dopasowanie między ulgą a rzeczywistym i przewidywanym poziomem ruchu lotniczego. Zmiana ta będzie również miała na celu uniknięcie nadużywania zwolnienia poprzez uzależnienie go od spełnienia pewnych warunków.

52. W niedawnych konkluzjach Rady<sup>19</sup> uznano potrzebę przeanalizowania kwestii mobilności pracowników sektora transportu i operacji transportowych z europejskiego i międzynarodowego punktu widzenia. W konkluzjach tych zauważono, że „w czasach kryzysu [...] należy unikać zamykania granic wewnątrz Unii Europejskiej, a przepływ towarów, w tym przez punkty wjazdu do Unii Europejskiej, powinien pozostać niezakłócony”. Rada wezwała Komisję do „opracowania dla europejskiego sektora transportu towarowego planu pandemicznego i awaryjnego na wypadek innego poważnego kryzysu”, w tym ustanowienia „spójnych ram regulacyjnych w odniesieniu do zwolnień, które mają być stosowane w przypadku wystąpienia pandemii i innych poważnych sytuacji kryzysowych” i „środków zapewniających koordynację na szczeblu UE oraz jasnych wytycznych opartych [...] na ocenie [...] środków podjętych w celu zajęcia się kryzysem związanym z COVID-19”.

53. Niniejszy komunikat stanowi punkt odniesienia dla pilnych elementów planu awaryjnego. Komisja jest zobowiązana do gruntownej oceny i szeroko zakrojonych konsultacji podczas przygotowywania planu awaryjnego na wypadek pandemii, w którym przewiduje się elastyczne, możliwe do szybkiego wdrożenia, skuteczne i wydajne środki. Plan ten powinien obejmować transport towarowy i przewóz osób. Komisja zamierza przedstawić ten plan wraz z wnioskami ustawodawczymi wymienionymi w niniejszym komunikacie w 2021 r. i oczekuje sprawnej współpracy z Parlamentem Europejskim i Radą.

#### **Plan działania na wypadek pandemii w sektorze transportu**

- rewizja systemu określonego w rozporządzeniu zbiorczym;
- systematyczna kontrola prawodawstwa unijnego w celu uwzględnienia w razie potrzeby przepisów dotyczących kryzysu;

<sup>18</sup> Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty, Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36.

<sup>19</sup> Konkluzje Rady dotyczące względów politycznych, które należy wziąć pod uwagę w przeznaczonym dla europejskiego sektora transportu towarowego planie pandemicznym i awaryjnym na wypadek innego poważnego kryzysu.

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

- wytyczne dla państw członkowskich w celu zapewnienia minimalnego poziomu koordynacji odstępstw od przepisów dotyczących transportu drogowego w zakresie czasu prowadzenia pojazdu i czasu odpoczynku;
- zasugerowanie kryteriów dotyczących minimalnych niezbędnych usług w obszarze przewozu osób;
- stałe monitorowanie przestrzegania rozkładu jazdy i terminowego funkcjonowania pociągów towarowych na stacjach granicznych, w tym czasu przebywania na stacji;
- rewizja unijnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty;
- przedłużenie aktem delegowanym wyjątkowych środków na rzecz funkcjonowania przewozów lotniczych w świetle pandemii COVID-19, gdy jest to uzasadnione w ramach stosownych kryteriów.

## VII. Niezbędne połączenia dla pasażerów

54. Podczas gdy początkowo w ramach uprzywilejowanych korytarzy koncentrowano się na utrzymaniu w nienaruszonym stanie przepływów ładunków i zapewnieniu dostępności niezbędnych usług, równie ważne jest zapewnienie niezbędnych połączeń pasażerom w państwach członkowskich, między nimi i poza nimi. Wszystkie osoby, które muszą podróżować w celach związanych z pracą i rodziną<sup>20</sup>, powinny co do zasady mieć taką możliwość. Będzie tak w przypadku osób, które nie mogą pracować z domu, które uczęszczają do szkoły, w przypadku personelu medycznego i opiekuńczego, usługodawców transgranicznych i pracowników sezonowych itp.
55. Państwa członkowskie i samorządy terytorialne nie powinny co do zasady zakazywać świadczenia usług transportowych<sup>21</sup>. Należy również unikać ograniczeń dotyczących transportu indywidualnego (np. samochodów, motocykli lub rowerów), ponieważ stanowią one niewielkie ryzyko rozprzestrzenienia wirusa. W miastach i regionach należy utrzymać odpowiedni poziom świadczenia transportu zbiorowego, a ograniczenia nie są uzasadnione w przypadku istnienia odpowiednich środków zdrowotnych i sanitarnych. Ponadto, biorąc pod uwagę fakt, że zapewnia się odpowiednie środki na rzecz powstrzymania choroby, ograniczenia lotów również nie są obecnie konieczne w celu poradzenia sobie z utrzymującą się pandemią COVID-19.
56. Samoloty, autobusy i autokary, samochody, pociągi i promy muszą w całej UE w dalszym ciągu zapewniać minimum niezbędnych usług, w razie potrzeby przy wsparciu finansowym ze środków publicznych zgodnie z prawem Unii. W obecnych okolicznościach odgrywają one kluczową rolę, ponieważ umożliwiają niezbędną mobilność, również dla niezbędnych pracowników, aby mogli oni wypełniać swoje obowiązki. Transport może i powinien być prowadzony w sposób bezpieczny, zgodnie z wytycznymi Komisji dotyczącymi stopniowego przywracania usług transportowych i połączeń – COVID-19<sup>22</sup>. Korytarze transportowe powinny pozostać funkcjonalne dla transportu lądowego. Wprowadzono już protokoły bezpieczeństwa dotyczące COVID-19 w zakresie żeglugi powietrznej, morskiej, śródlądowej i przejazdów kolejowych. Zasadniczą rolę będą prawdopodobnie również odgrywać cyfrowe karty lokalizacji pasażera i aplikacje służące do ustalania kontaktów zakaźnych.

<sup>20</sup> W tym osoby pozostające w należycie poświadczonych związkach.

<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)

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