

V Bruseli 29. októbra 2020  
(OR. en)

12405/20

TRANS 501  
MAR 141  
AVIATION 198  
COVID-19 2

### SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

---

Od: Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie

Dátum doručenia: 28. októbra 2020

Komu: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie

---

Č. dok. Kom.: COM(2020) 685 final

Predmet: OZNÁMENIE KOMISIE  
Posilnenie zelených jazdných pruhov s cieľom udržať chod ekonomiky počas druhej vlny pandémie COVID-19

---

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2020) 685 final.

---

Príloha: COM(2020) 685 final



V Bruseli 28. 10. 2020  
COM(2020) 685 final

**OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, EURÓPSKEJ RADE A  
RADE**

**Posilnenie zelených jazdných pruhov s cieľom udržať chod ekonomiky počas druhej  
vlny pandémie COVID-19**

# OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, EURÓPSKEJ RADE A RADE

## Posilnenie zelených jazdných pruhov s cieľom udržať chod ekonomiky počas druhej vlny pandémie COVID-19

### I. Úvod

1. Po tom, čo začiatkom jari 2020 prepukla pandémia COVID-19, členské štáty s cieľom chrániť verejné zdravie často fragmentovane a nekoordinovane zatvárali svoje hranice, a to aj preprave tovaru. Spočiatku tak došlo k narušeniu jednotného trhu, keďže nákladné vozidlá museli na hraniciach dlho čakať a nákladné lety sa zastavili úplne, čo spôsobilo nedostatok tovaru a neistotu jeho dodávok. Viedlo to k vykupovaniu tovaru z obáv z nedostatku, takže chýbal dokonca aj základný zdravotnícky tovar.
2. Komisia preto 23. marca prijala oznámenie o zelených jazdných pruhoch<sup>1</sup> v nadväznosti na usmernenia pre opatrenia v oblasti riadenia hraníc na ochranu zdravia a zabezpečenie dostupnosti tovaru a základných služieb<sup>2</sup>. Ústrednou myšlienkou oznámenia o zelených jazdných pruhoch je zaručiť nepretržité fungovanie dodávateľských reťazcov na jednotnom trhu a predchádzať vzniku nedostatku tovaru. Stanovuje sa v ňom, že nákladné vozidlá by nemali pri prekračovaní vnútorných hraníc na transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T) čakať celkovo viac než 15 minút bez ohľadu na to, aký tovar prepravujú, ako aj sprievodné ustanovenia týkajúce sa pracovníkov v doprave.
3. Zatváranie hraníc a opätovné zavádzanie ďalších opatrení či kontrol vzťahujúcich sa na pracovníkov v doprave, predovšetkým na hraniciach či tesne za nimi, môže spôsobiť závažné sociálne a hospodárske narušenie a viesť k veľkým problémom v doprave a logistike, ako aj v pohybe osôb – najmä v období krízy. Okrem toho nie je zatváranie hraníc preprave tovaru v tejto fáze účinné v boji proti šíreniu vírusu<sup>3</sup>.
4. Hlavný cieľ maximálnej dĺžky čakania podľa oznámenia o zelených jazdných pruhoch sa na väčšine cestných hraničných priechodov dosiahol.

19. marca 2020 boli čakacie časy pre kamióny na hraniciach veľmi dlhé a veľké kolóny sa tvorili na hraniciach medzi Nemeckom a Poľskom (20 až 50 km), Nemeckom a Francúzskom (vyše 20 km), Českom a Nemeckom (13 km) a Slovenskom (16 km), Slovenskom a Maďarskom (16 km) a medzi Maďarskom a Rumunskom (16 km). Na ostatných hraniciach boli čakacie časy od jednej do troch hodín: napríklad medzi Francúzskom a Talianskom, Francúzskom a Nemeckom, Slovenskom a Chorvátskom,

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

[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/2020-03-23-communication-green-lanes\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/2020-03-23-communication-green-lanes_en.pdf).

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

[https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20200316\\_covid-19-guidelines-for-border-management.pdf](https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20200316_covid-19-guidelines-for-border-management.pdf).

<sup>3</sup> Zatvorenie hraníc môže spomaliť zavlečenie vírusu do krajiny, iba ak je takmer hermetické a zavedie sa rýchlo v počiatočných štádiách pred zistením prvého domáceho prípadu, čo je možné iba v špecifických izolovaných prípadoch (napr. ostrovné štáty) <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions-september-2020.pdf>.

Maďarskom a Rumunskom, Nemeckom a Belgickom, Slovenskom a Maďarskom. Ak by sa táto situácia nebola riešila, mohla viesť ku kolapsu vnútorného trhu s tovarom a k narušeniu dodávateľských reťazcov. Keď pandemická kríza vrcholila, preprava cestujúcich sa prakticky zastavila. Vďaka opatreniam na úrovni EÚ, ktoré sa vykonali v plnej spolupráci s členskými štátmi, mohol tovar naďalej prúdiť.

Súlad s oznámením o zelených jazdných pruhoch priniesol výrazné skrátenie čakacích časov na hraniciach, čím sa zlepšila situácia nákladnej dopravy.

5. Teraz sa pandémie opäť hlási o slovo a je kľúčové minimalizovať mieru, v ktorej nové protipandemické opatrenia narušia chod hospodárstva a podnikov. Kríza silno zasiahla sektory priemyslu i dopravy, ktoré si už nemôžu dovoliť ďalšiu ranu. Vzhľadom na výrazný vplyv strát a hospodárskeho poklesu v dôsledku COVID-19 je teraz nevyhnutné udržať chod hospodárstva. Nákladná doprava má pre Úniu systémový význam, keďže udržiava hospodárstvo v pohybe tak z interného, ako aj medzinárodného hľadiska. Bude to možné iba vtedy, ak sa tovary a služby budú môcť voľne pohybovať na funkčnom a silnom vnútornom trhu a ak sa zabezpečí základná konektivita pre pracovníkov v doprave, ako aj cestujúcich, pokiaľ je to zlučiteľné s aspektmi ochrany verejného zdravia. Podniky, továrne, zdravotnícke zariadenia a obchod potrebujú záruku, že dodávateľské reťazce budú fungovať a pracovníci sa budú môcť presúvať aj cezhranične.
6. Ciele oznámenia z marca 2020 sú stále plne relevantné. Sedem mesiacov od ich zavedenia však musíme vychádzajúc zo získaných poznatkov posilniť niektoré zásady oznámenia o zelených jazdných pruhoch, aby splňali podmienky druhej vlny. V tomto oznámení sa stanovujú opatrenia, ktoré budú naďalej chrániť tok tovaru a voľný pohyb pracovníkov v doprave cez hranice, zohľadňujúc zdvojenú výzvu ochrany zdravia i hospodárstva.
7. Na to, aby iniciatíva EÚ „zelené jazdné pruhy“ mohla naďalej účinne podporovať hospodárstvo a prispievať k obnove, musíme odstrániť zvyšujúce bariéry a zachovať fungujúci jednotný trh. Znamená to zaručenie plynulosti nákladnej dopravy, podporu kritického personálu v doprave, zlepšenie multimodálnej logistiky a zabezpečenie nepretržitej minimálnej konektivity pre cestujúcich. Koordinácia, spolupráca a transparentnosť sa ukázali ako kľúčové a naďalej takými musia zostať, ak má byť jednotný trh pripravený na budúce krízy.

## **II. Posilnenie zelených jazdných pruhov: záruka plynulosti nákladnej dopravy a logistiky**

8. Hoci 90 % zo 178 hraničných priechodov v sieti TEN-T funguje v súlade s oznámením o zelených jazdných pruhoch, zhruba na 5 % hraničných priechodov sú čakacie časy stále vyše 15 minút – predovšetkým na hraniciach v rámci EÚ s neschengenským priestorom. V záujme podpory nákladných tokov a dopravného sektora, zaistenia disponibility dodávateľských reťazcov a prevencie ďalšieho nedostatku produktov je načas zabezpečiť zavedenie potrebného riadenia dopravy, podporných služieb a vybavenia, aby sa minimalizovali omeškania.
9. Členské štáty prijímajú nové opatrenia, nastupujú čiastočné zákazy vychádzania a už prichádzajú správy a príklady, že pracovníci v doprave boli podrobení karanténe,

zatvorili sa odpočívadlá a vodiči si nemohli obnoviť preukazy. Naďalej preto treba uplatňovať oznámenie o zelených jazdných pruhoch, aby doprava zostala plynulá, a podľa potreby ho ďalej zlepšovať, aby bez ohľadu na rozsah iných zavedených zdravotných opatrení platilo minimálne toto:

- ku všetkým vozidlám/plavidlám a dopravnému personálu by sa naďalej malo pristupovať nediskriminačne bez ohľadu na ich pôvod, cieľ cesty, krajinu registrácie vozidla/plavidla alebo štátnu príslušnosť vodiča/posádky,
- hraničné priechody so zeleným jazdným pruhom by mali môcť využiť vozidlá vezúce akýkoľvek tovar v rámci výkonu profesionálnej činnosti,
- dodatočné postupy na hraničných priechodoch v dôsledku pandémie COVID-19 by sa nemali uplatňovať vôbec, alebo by sa mali zjednodušiť len na to, čo je absolútne nevyhnutné. Od vodičov nákladných vozidiel by sa nemal žiadať žiaden iný dokument okrem ich dokladu totožnosti a vodičského preukazu,
- elektronické predkladanie/ukazovanie dokladov by sa malo považovať za dostatočné a malo byť sa podporovať (podotýkame, že niektoré členské štáty skutočne krízu využili na rozvoj tohto aspektu – pozri ďalej),
- mali by sa zachovať dopravné koridory naprieč členskými štátmi, aspoň na sieti TEN-T. Mal by sa umožniť tranzit vozidiel súkromných vodičov i kolektívnej dopravy cez každú krajinu bez ohľadu na to, z ktorej zóny prichádzajú, bez testovania, pokiaľ zostanú len v príslušnom tranzitnom dopravnom koridore/koridoroch,
- v rozsahu a na čas potrebný na riešenie nahromadených omeškaní by členské štáty mohli poskytovať výnimky z dopravných obmedzení, ktoré sú momentálne v platnosti (zákaz jazdy cez víkend, v noci, v určitých sektoroch, hlukové obmedzenia atď.) v záujme plynulosti nákladnej dopravy,
- zákazy vychádzania by sa nemali uplatňovať na nákladnú dopravu ani na pracovníkov v doprave,
- mala by sa zabezpečiť dostupnosť služieb ako prístup na čerpacie stanice, minimálna úroveň sanitárnych zariadení (napr. odpočívadlá s toaletami a sprchami), stravovania (napr. jedlo so sebou, automaty na potraviny) a ubytovacích služieb a členské štáty by mali identifikovať ich polohu v aplikácii Green Lanes – pozri ďalej.

10. Komisia uznáva, že dôvody dopravných zápch na viacerých hraniciach nesúvisia len s COVID-19 a na týchto hraničných priechodoch sa dlho čakalo už aj pred pandemiou, a to z organizačných aj infraštruktúrnych dôvodov, ako napríklad nedostatok príslušníkov pohraničnej stráže v prípade schengenských hraníc. Dnes je dôležité, aby členské štáty na základe koncepcie zelených jazdných pruhov optimalizovali prekračovanie hraníc inteligentnými systémami monitorovania hraníc, aby prehodnotili potrebnosť niektorých blokujúcich opatrení a zaviedli inteligentné systémy ako spoplatňovanie ciest bez potreby zastaviť vozidlo. Členským štátom zároveň pripomíname, že centrum ECDC odporúča, aby sa v súvislosti s COVID-19 dezinfekčné prostriedky nepoužívali neopodstatnene<sup>4</sup>.

---

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

11. COVID-19 bol veľkým stimulom k zavádzaniu digitálnych riešení. Dajú sa nimi urýchliť postupy a vodičom, podnikom i orgánom pomáhajú lepšie predvídať dopravnú situáciu a byť vždy pripravení. Tieto nástroje, ktoré využívajú elektronické prepravné a nákladné listy, IDS/RIS a elektronické vybavovanie colných formalít, by mali byť všeobecne dostupné, vždy uznávané a vyvinuté so zreteľom na jednoduchosť používania a automatizáciu. Komisia bude naďalej poskytovať potrebný legislatívny rámec a finančnú podporu „bezpapierovej“ dopravy.
12. Aplikáciu Green Lanes využívajúcu systém Galileo, ktorú v apríli sfunkčnila agentúra GSA, pozitívne ohodnotili zainteresované strany z odvetvia, ako aj členské štáty. Zabezpečila monitorovanie dodržiavania maximálneho limitu čakania 15 minút na každom hraničnom priechode, poskytovala služby vodičom kamiónov a podporu pre pohraničné orgány. Agentúra GSA aplikáciu čo najskôr opäť spustí. Členské štáty sa vyzývajú, aby Komisii poskytli relevantné informácie – napríklad o odpočívadlách a čerpacích staniciach, aby ich mohla do aplikácie Green Lanes zadať. Komisia zváži aj doplnkové funkcie aplikácie – napríklad jej rozšírenie o viaceré hraničné priechody na západnom Balkáne. Vodiči a cezhraniční pracovníci sa takisto vyzývajú, aby používali aplikácie na sledovanie kontaktov.
13. Cestné kontroly nákladných vozidiel sú nevyhnutné na zaistenie bezpečnosti na cestách. Zároveň však ohrozujú zdravie a bezpečnosť vodičov i inšpektorov. Aby sa toto riziko počas kontrol zmiernilo, vyzývame členské štáty, aby v maximálnom možnom rozsahu nahradili fyzické kontroly bezkontaktnými a bezpapierovými postupmi, kde sa budú uznávať elektronické doklady a využívať digitálne riešenia, ktorými možno odčítať údaje z tachografu bez potreby vstúpiť do vozidla.
14. Nákladná doprava sa samozrejme nekončí na hraniciach EÚ. Usmernenia k zeleným jazdným pruhom prispievajú k zaisteniu plynulej mobility tovaru<sup>5</sup> a pracovníkov v doprave (vrátane námorníkov) na vonkajších hraniciach EÚ. Je veľmi potrebné posilniť spoluprácu so všetkými susednými krajinami pri vykonávaní a koordinácii opatrení zelených jazdných pruhov, keďže ide o kľúčových partnerov EÚ. Vnútroštátne orgány členských štátov EHP a Švajčiarska, ako aj Spojeného kráľovstva, ktoré sa považuje za člena EÚ až do konca prechodného obdobia, úzko spolupracujú s členskými štátmi a Komisiou. Komisia sa usiluje o podporu zavádzania zelených jazdných pruhov v šiestich štátoch západného Balkánu (WB6). Táto iniciatíva, ktorá má zabezpečiť plynulý tranzit v rámci regiónu, ako aj medzi ním a EÚ, sa osvedčila ako veľmi úspešný príklad regionálnej spolupráce. Komisia sa bude naďalej usilovať o využitie plného potenciálu tejto iniciatívy a oceňuje užitočné diskusie v tejto oblasti so stálym sekretariátom Dopravného spoločenstva. Zároveň bude Komisia naďalej riešiť problémy s partnerskými krajinami, ktoré majú spoločnú pozemnú hranicu s EÚ (Východné partnerstvo a Turecko). Patrí sem spolupráca pri riešení pridlého čakania na hraničných priechodoch, pričom cieľom je zabezpečiť neprerušovaný dovoz nevyhnutného tovaru (napr. zdravotníckeho materiálu). Jedným z mnohých príkladov využitia zelených jazdných pruhov na takýchto priechodoch je aj vývoz tovaru na humanitárnu a rozvojovú pomoc partnerským krajinám s cieľom reagovať na pandémiu COVID-19.

---

<sup>5</sup> Vráťane pomoci z rezervy rescEU poskytnutej v rámci mechanizmu Únie v oblasti civilnej ochrany zúčastneným štátom (Nórsko, Island, Turecko, Srbsko, Čierna Hora a Severné Macedónsko).

### III. Pracovníci v dopravě patří mezi kritický personál

15. Pracovníci v dopravě sú nenahraditeľní pri udržiavaní hospodárstva v pohybe. Keď v Európe na jar 2020 platil zákaz vychádzania, pracovníci v dopravě si naďalej plnili povinnosti (podľa potreby aj cezhranične), aby sa zásobovanie naďalej hýbalo, pričom niekedy riskovali vlastné zdravie a pohodu.
16. V súlade s bodom 19 písm. b) odporúčania Rady (EÚ) 2020/1475<sup>6</sup> by orgány všetkých členských štátov mali uznať a akceptovať pracovníkov v dopravě ako kritický personál a poskytovateľov služieb a nemalo by sa od nich vyžadovať, aby sa pri výkone svojich kritických funkcií podrobili karanténe. Mala by sa však zabezpečiť úplná ochrana ich zdravia, a to aj dostupnosťou primeraných osobných ochranných prostriedkov (OOP) tam, kde je to potrebné.
17. Členské štáty by nemali vyžadovať systematické testovanie pracovníkov v dopravě na hraničných priechodoch ani za hranicou. Viedlo by to k zbytočnému čakaniu v rade a negatívne ovplyvnilo čas potrebný na prekročenie hraníc. Zároveň to nie je reálne ani praktické pre pracovníkov v dopravě, ktorí musia prekračovať hranice často niekoľkokrát za týždeň.
18. Zoznam povolání spadajúcich pod definíciu pracovníka v dopravě by nemal byť vyčerpávajúci. Okrem vodičov, palubného personálu, pilotov, kapitánov lodí a posádok by mal zahŕňať aj pracovníkov údržby, terminálov a riadenia dopravy, zamestnancov manažérov infraštruktúry pre nákladnú aj osobnú dopravu atď. Všetci títo pracovníci by mali mať možnosť pohybovať sa a prekračovať hranice bez akýchkoľvek obmedzení, a to akýmkoľvek dopravnými prostriedkami, ktoré potrebujú na prekročenie hranice, ak je to potrebné na plnenie ich povinností<sup>7</sup>.
19. Od marca Komisia navrhuje používanie štandardného „osvedčenia pre pracovníkov v medzinárodnej dopravě“. Toto osvedčenie môže použiť každá osoba, ktorá pracuje na palube dopravného prostriedku prepravujúceho tovar alebo cestujúcich, najmä vodič; každá osoba, ktorá sa premiestňuje na miesto, kde sa nachádza dopravný prostriedok, na ktorom začne pracovať; alebo akákoľvek iná osoba pracujúca v dopravě. Na účely prekročenia vnútorných hraníc Únie by sa držiteľ osvedčenia mal považovať za pracovníka v medzinárodnej dopravě. Na účely, na ktoré sa vzťahuje osvedčenie pre pracovníkov v medzinárodnej dopravě, by členské štáty nemali vyžadovať predkladanie žiadnych iných dokladov (napr. rôznych lokalizačných kariet atď.). Platí to najmä pre pozemné hranice.
20. Toto osvedčenie je uverejnené aj v prílohe 40 k Práctickej príručke EÚ pre príslušníkov pohraničnej stráže, ktorú majú príslušné orgány členských štátov používať pri kontrole hraníc<sup>8</sup>. Komisia preskúma, či by Európska hospodárska komisia Organizácie Spojených národov (EHK OSN) mohla uznávanie tohto osvedčenia

<sup>6</sup> Odporúčanie Rady (EÚ) 2020/1475 z 13. októbra 2020 o koordinovanom prístupe k obmedzeniu voľného pohybu v reakcii na pandémiu COVID-19, Ú. v. EÚ L 337, 14.10.2020, s. 3.

<sup>7</sup> Príkladom takýchto problémov na jar bol rušňovodič prekračujúci hranicu taxíkom, aby si mohol vyzdvihnúť rušeň, alebo vodič kamiónu, ktorý sa vracal domov v spoločnej dodávke s inými.

<sup>8</sup> Príloha 40 k Práctickej príručke EÚ pre príslušníkov pohraničnej stráže.

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

pracovníkov cestnej a železničnej dopravy zaviesť natrvalo, ako je to už v prípade leteckých a námorných posádok.

21. Napriek tomu, že lodná doprava využíva námorníkov z celého sveta, globálne cestovné obmedzenia v súčasnosti bránia pravidelnej mobilite tohto kritického personálu. Mnohí námorníci sú momentálne uviaznutí na svojich plavidlách a pracujú už dlhšie než 11 mesiacov, čo je hranica stanovená medzinárodným právom, zatiaľ čo ich kolegovia na súši nemôžu vycestovať a prekročiť hranice, aby ich vystriedali. Hrozí tak, že sa prerušia dodávateľské reťazce a ohrozí bezpečnosť vodnej dopravy.
22. Členské štáty by preto mali naďalej uľahčovať cestovanie námorníkom, zabezpečovať ich mobilitu a umožniť im nepretržité prekračovanie hraníc a tranzit<sup>9</sup>. Podobne ako pri pracovníkoch v doprave sa v bode 19 písm. h) odporúčania Rady (EÚ) 2020/1475 aj námorníci klasifikujú ako cestujúci, ktorí plnia úlohy zásadného významu alebo nevyhnutne musia cestovať a od ktorých by sa pri výkone tejto funkcie nemala vyžadovať karanténa. Okrem toho by členské štáty mali námorníkom sprístupniť vízové služby a umožniť bezpečné striedanie posádok vo svojich prístavoch. Vlastníci lodí by mali posádke poskytnúť prístup k primeraným OOP na ochranu vlastného zdravia a zdravia iných osôb pri cestovaní a na palube. V osobitnom kontexte diaľkovej námornej dopravy testovanie pred nalodením chráni námorníkov a zabraňuje prepuknutiu nákazy na plavidlách, ktoré sa plavia ďaleko od akéhokoľvek prístavu, takže sú odrezané od včasného prístupu k zdravotnej starostlivosti na súši. Útvary Komisie a Európska služba pre vonkajšiu činnosť budú pokračovať v spolupráci s príslušnými medzinárodnými organizáciami s cieľom zvýšiť mobilitu lodných posádok mimo Európy.
23. Podobne aj kapitáni a posádky vnútrozemských plavidiel musia byť schopní nalodiť a vylodiť sa vo vnútrozemských prístavoch pozdĺž všetkých vodných ciest EÚ. Je veľmi dôležité, aby pracovníci vnútrozemskej dopravy mohli cestovať a prekračovať hranice členských štátov EÚ na zaistenie kontinuity logistických činností na vodných cestách EÚ. Obmedzenie voľného pohybu posádok vnútrozemských plavidiel môže viesť k riziku, že prevádzkovatelia lodí ohrozia súlad so smernicou 2014/112 o organizácii pracovného času vo vnútrozemskej vodnej doprave. Prevádzkovatelia vnútrozemských plavidiel by takisto mali sprístupniť posádkam primerané OOP na ochranu vlastného zdravia a zdravia cestujúcich.

#### **IV. Lepšia koordinácia a informovanosť**

24. Na začiatku pandémie COVID-19 bola zriadená sieť národných kontaktných miest pre dopravu, ktorú viedla Komisia. Za vytvorením tejto neformálnej siete bola myšlienka podporiť koordináciu a výmenu informácií medzi správnymi orgánmi členských štátov, diskutovať o problémoch, získať aktuálne údaje o situácii na hraniciach a vymieňať si osvedčené postupy. Rýchla výmena informácií medzi členskými štátmi podnietila včasnú vzájomnú spätnú väzbu o vnútroštátnych opatreniach, ktorými sa navzájom ovplyvňujú, posilnila dôveru a zmiernila prijímanie jednostranných opatrení.

---

<sup>9</sup> Oznámenie Komisie: Usmernenia o ochrane zdravia, repatriácii a cestovných službách pre námorníkov a ďalšie osoby na palube lodí, C(2020) 3100, Ú. v. EÚ C 119, 14.4.2020, s. 1 – 8.

25. Preto ak sa prostredníctvom integrovaných dojednaní EÚ o politickej reakcii na krízu (IPCR) spustí núdzová situácia alebo kríza, Komisia by mala aktivovať sieť národných kontaktných miest v záujme častejšej interakcie a informačných tokov. Členské štáty by mali určiť oficiálne národné kontaktné miesto na primerane vysokej úrovni, aby sa zabezpečila koordinácia medzi príslušnými vnútroštátnymi orgánmi. Národné kontaktné miesta pre dopravu by mali poskytovať potrebné informácie o problematických hraničných priechodoch a zasadať v prípade potreby okamžitých opatrení. Komisia dôrazne podporuje aktívnu a plnú účasť všetkých členských štátov.
26. Národné kontaktné miesta členských štátov by mali poskytovať informácie o vnútroštátnych politických rozhodnutiach týkajúcich sa dopravy – najmä tých, ktoré majú vplyv na cezhraničný pohyb nákladu alebo cestujúcich, pohyb pracovníkov v doprave – podľa možností v dostatočnom predstihu pred zavedením týchto opatrení, aby sa umožnila spätná väzba a ostatným členským štátom a Komisii poskytla príležitosť reagovať. Členské štáty by mali podľa potreby zapojiť aj ďalšie príslušné ministerstvá a útvary a toto fórum môžu využiť na výmenu informácií a námetov na osvedčené postupy.
27. Sieť sa ukázala ako účinný nástroj, ktorý umožnil rýchlu výmenu informácií a rozsiahle posúdenie vplyvov opatrení proti šíreniu s vplyvom na dopravu. V letných mesiacoch sa využívala menej, ale teraz navrhujeme sieť kontaktných miest obnoviť, aby sa zaoberala novým rozsahom zodpovedností spojených so zelenými jazdnými pruhmi, ktoré sú stanovené v tomto oznámení, ako to požadujú aj závery Rady – pozri ďalej.
28. V záujme lepšieho prehľadu by všetky informácie o mobilite súkromných cestovateľov a profesionálnych poskytovateľov dopravných služieb mali byť dostupné na jednom aktuálnom a prehľadnom online úložisku. Komisia preto prenesie obsah webového sídla na sledovanie reakcie na COVID-19 („response tracker“) na webové stránky portálu Reopen EÚ.

## **V. Multimodálne zelené jazdné pruhy**

29. V pôvodnom oznámení o zelených jazdných pruhoch sa uvádza, že prechod cez hraničný priechod so zeleným jazdným pruhom by nemal trvať dlhšie než 15 minút pre všetku nákladnú dopravu. Splnenie tohto 15-minútového cieľa si vyžaduje minimalizáciu všetkých kontrol, inšpekcií a skriningov. Platí to pre všetky nákladné vozidlá, vlaky, plavidlá a lietadlá. Cieľom je, aby sa dopravný sektor čo najviac zefektívnil a aby sa minimalizovali narušenia, ktoré prinášajú vysoké náklady.
30. Tlak na zmenu vyvolaný súčasnou krízou by mal viesť aj k zmenám v záujme jednotného trhu, udržateľnosti a digitalizácie, ktoré pripraví cestu k oživeniu. Komisia preto vyzýva na zabezpečenie multimodálneho a intermodálneho fungovania zelených jazdných pruhov, čím sa zabezpečí plné využitie potenciálu všetkých druhov dopravy.
31. Pandémia COVID ukázala, že železničná nákladná doprava môže popri ekologických prínosoch byť aj spoľahlivým a odolným spôsobom dopravy. Železničná doprava bola počas krízy kľúčová pri udržiavaní neprerušovaných dodávateľských reťazcov, pričom intermodálna doprava si oproti čisto cestnej vyžaduje menej ľudských interakcií pri nakládke/vykládke a zapojených je aj menej vodičov. Pandémia priniesla zvláštnu situáciu, keď sa v dôsledku prudkého poklesu osobnej železničnej dopravy zrazu

kapacita železničnej dopravy uvoľnila. Z monitorovania výkonnosti koridorov železničnej nákladnej dopravy vyplýva, že v počiatočnej fáze aprílových zákazov vychádzania, keď sa znížili toky cestujúcich, sa dochvíľnosť služieb železničnej nákladnej dopravy výrazne zvýšila: hlásené minúty meškania klesli o tretinu až polovicu<sup>10</sup>.

32. Tieto zlepšené výsledky železničnej nákladnej dopravy treba zachovať. Manažéri infraštruktúry aj železničné podniky by sa mali zamerať na minimalizáciu meškaní na hraniciach a zvýšiť flexibilitu. Na to by železničné podniky mohli čo najlepšie využiť opatrenia medzinárodného riadenia nepredvídaných udalostí, ktoré boli prijaté po uzavretí trate Rastatt<sup>11</sup>. Ponúkajú sieť na koordináciu a výmenu informácií na prevádzkovej úrovni v núdzových podmienkach. Komisia zváži predloženie právneho návrhu, ktorý by požadoval nepretržité monitorovanie dodržiavania grafikonu a dochvíľnosti nákladných vlakov na hraničných staniciach vrátane časov zotrvania v stanici uvedených na mape hraničných priechodov v prílohe.
33. S cieľom eliminovať zastavovanie na hraniciach z dôvodu technických kontrol, a tým urýchliť prekračovanie hraníc a dosiahnuť skutočný jednotný európsky železničný priestor, keďže technický pilier štvrtého železničného balíka je v platnosti vo všetkých členských štátoch od konca októbra, by členské štáty mali urýchliť odstraňovanie vnútroštátnych predpisov vyžadujúcich kontrolu vlakov na hraniciach (brzdové skúšky atď.) nad rámec toho, čo sa vyžaduje v pravidlách EÚ, ktoré samotné zaisťujú bezpečnosť úplne primerane. Takéto dodatočné kontroly v súčasnosti často trvajú oveľa dlhšie než cieľových 15 minút na prekročenie hranice. Manažéri infraštruktúry by mali podporovať spoľahlivosť železničnej nákladnej dopravy a rýchlosť prekračovania hraníc posilnenou spoluprácou<sup>12</sup> v oblasti prednostných pravidiel pridelenia železničnej kapacity a prevádzkového riadenia cezhraničných železničných služieb.
34. Bez toho, aby sa ohrozila bezpečnosť, sa navrhuje umožniť rušňovodičom viesť vlaky s jazykovou úrovňou A2 (namiesto bežnej úrovne B1) s využitím flexibility, ktorá je k dispozícii podľa existujúcich pravidiel pre prevádzku vlakov na úsekoch medzi hraničnými stanicami v blízkosti hranice.<sup>13</sup> Tento prístup by bol obzvlášť vhodný pre „jednoduché“ cezhraničné trasy. Alternatívne by sa prekračovanie hraníc dalo uľahčiť zvýšením flexibility, pokiaľ ide o jazyky, ktoré môžu vodiči používať na komunikáciu o kritických bezpečnostných otázkach. Bolo by to možné, ak by sa komunikácia na úrovni vyžadovanej právom Únie dala zabezpečiť používaním jazykov, ktoré manažéri infraštruktúry zatiaľ neuviedli, ale ktoré ovládajú tak vodič, ako aj riadiace stredisko.

---

<sup>10</sup> Pozri zákaznickú informačnú platformu organizácie RNE: <https://cip.rne.eu/>.

<sup>11</sup> V dôsledku incidentu pri nemeckom meste Rastatt 12. augusta 2017 bol pre všetku dopravu takmer na dva mesiace uzavretý inak vysoko vyťažený železničný úsek, ktorý je súčasťou nákladného železničného koridoru Rýn – Alpy. Keďže alternatívne trasy mali obmedzenú kapacitu aj interoperabilitu, incident viedol k značným finančným stratám a poškodil železničnú nákladnú dopravu. Komisia so zapojením kľúčových zainteresovaných strán našla európske riešenia v podobe opatrení na účinnejšie zmierňovanie takýchto incidentov v budúcnosti. Výsledkom bola príručka pre medzinárodné riadenie nepredvídaných udalostí opisujúca normy, ktoré v prípade medzinárodného narušenia umožňujú pokračovanie železničnej dopravy na najvyššej možnej úrovni a zaisťujú lepšie informácie o stave narušenia, prijatých opatreniach, alternatívach a vplyvoch na dopravné toky. [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> Pozri článok 37 smernice 2012/34/EÚ.

<sup>13</sup> Pozri bod 8 podbod 3 prílohy VI k smernici 2007/59/ES.

A napokon, ďalšie uľahčenie nákladnej železničnej dopravy a zvýšenie kapacity by bolo možné, ak by členské štáty vytvorili mechanizmy medzi železničnými podnikmi, ktoré umožnia rušňovodičom s potrebnými špecifickými znalosťami trakcie v nákladnej doprave pracovať v kombinácii s vodičmi, ktorí zvyčajne pracujú v osobných vlakoch a majú potrebné jazykové/traťové znalosti na medzinárodných trasách.

35. Lodná doprava zostala aj počas pandémie plne funkčná, pričom do Európy dodávala potraviny, zdravotnícke vybavenie, energetické výrobky a iný tovar. Toto odvetvie prepravuje 75 % objemu obchodu EÚ so zvyškom sveta a 30 % nákladu v rámci vnútorného trhu. Jeho neprerušované fungovanie je preto kľúčové pre hospodárstvo EÚ a jej dodávky základného a iného tovaru.
36. Na zaistenie plynulej lodnej dopravy a nepretržitých obchodných tokov by sa vždy, keď je to možné, malo zabrániť presmerovaniu lodí a omeškaniam pri vstupe do prístavu. Členské štáty by mali povoliť striedanie posádok vo svojich prístavoch, pričom sa môže stať, že námorníci sa budú musieť ubytovať v hoteloch alebo dočasných ubytovacích zariadeniach, kým čakajú na svoje cestovné spoje alebo nástup do služby. Zabráni sa tak narušeniu prevádzky prístavov v dôsledku toho, že lode čakajú na vystriedanie posádky, alebo v dôsledku iných obmedzení súvisiacich s COVID-19.
37. Členské štáty by mali pri uplatňovaní svojich vnútroštátnych pravidiel kontroly súladu plavidiel vnútrozemskej plavby orgánmi presadzovania práva vrátane vnútroštátnych ustanovení, ktorými sa transponuje smernica 2016/1629, zohľadniť potrebu zabrániť akémukoľvek zbytočnému zdržaniu dopravných operácií.
38. Pokiaľ ide o osvedčenia členov posádky plavidiel vnútrozemskej plavby okrem tých, na ktoré sa vzťahuje smernica 96/50, členské štáty by mali pri uplatňovaní svojich vnútroštátnych ustanovení zabezpečiť, aby posádka vnútrozemskej plavby mohla pokračovať v činnosti vo svojich príslušných funkciách až do skončenia výnimočných obmedzení súvisiacich s pandemiou. Podobný prístup by sa mal uplatniť aj v prípade predĺžovania pracovných zmlúv, ak nie je možné striedanie posádky z dôvodu jej nedostupnosti. Pre niektorých členov posádky nemusia byť možné pravidelné lekárske prehliadky, preto sa odporúčajú pragmatické riešenia, ktoré im výnimočne umožnia nastúpiť do služby alebo pokračovať v nej, ak je takáto možnosť stanovená vo vnútroštátnom práve.
39. Manažéri infraštruktúry by mali zabezpečiť flexibilnú prevádzku (24 hodín denne, 7 dní v týždni) všetkej cezhraničnej vnútrozemskej plavebnej infraštruktúry s cieľom umožniť prevádzku plavidiel a vyhnúť sa zbytočnému čakaniu.
40. Prístavné a terminálové služby, ktoré sú základnou bránou pre svetový obchod a multimodálnu dopravu, zostali počas celej pandémie v prevádzke, pričom upravili svoje pracovné postupy tak, aby obmedzili ľudský kontakt pri kontrolách a prekládkach (napríklad automatické prihlasovanie na vstupnej bráne, regulovaný prístup k pultom, digitálny prenos prepravných dokladov), a používali OOP tam, kde sa kontaktu nedalo vyhnúť. Nákaza alebo karanténa u podstatnej časti terminálového personálu by mohla prerušiť logistický reťazec, čo by viedlo k omeškaniam v distribúcii tovaru a k narušeniu operácií v dodávateľskej časti reťazca. Na zabezpečenie plynulého presunu nákladu na rôzne druhy následnej dopravy by preto

prevádzkovatelia terminálov a prístavov mali mať potrebné prostriedky na ochranu svojich pracovníkov a kontinuity prevádzky terminálov. Vždy, keď je to možné, by sa mala podporovať automatizácia prevádzky a digitálna výmena údajov namiesto papierových dokladov.

41. Na jar a v lete čelili niektoré prístavy a vnútrozemské terminály v dôsledku narušenia dodávateľských reťazcov hromadeniu prázdnych kontajnerov, čo viedlo k preťaženiu nákladkových priestorov a narušeniu každodennej prevádzky. Prevádzkovatelia nákladnej lodnej dopravy by sa mali usilovať o zachovanie nepretržitého a stabilného toku svojich služieb, zatiaľ čo prístavné orgány by mali situáciu monitorovať a v prípade potreby pomáhať prevádzkovateľom terminálov pri riešení možných problémov spojených s narušeniami. Na uľahčenie toku tovaru v prístavoch by členské štáty mali, ak je to možné a potrebné, v rámci svojich právomocí podľa príslušných ustanovení práva Únie uplatňovať flexibilitu v colných konaniach a iných formalitách – napríklad pokiaľ ide o predĺžovanie lehôt.
42. Členské štáty zároveň zaviedli opatrenia na uľahčenie prepravy leteckého nákladu a v záujme kontinuity dodávateľského reťazca rýchlo zrušili všetky obmedzenia zakazujúce nákladné lety, ako aj neodôvodnené obmedzenia týkajúce sa posádok obsluhujúcich nákladné lety. Členské štáty by mali naďalej zabezpečovať plynulú nákladnú dopravu aj počas druhej a prípadných ďalších vln – vrátane trvalej prístupnosti letísk pre nákladnú dopravu alebo udržiavania dostatočných kapacít na manipuláciu s nákladom, keď sú letiská zatvorené z ekonomických dôvodov, aby sa zabránilo narušeniu prepravy tovaru.

## **VI. Cesta ku krízovému pohotovostnému plánu a k lepšiemu riešeniu výnimiek**

43. Vďaka výbornej spolupráci s Európskym parlamentom a Radou sa začiatkom tohto roka v rekordnom čase prijali núdzové právne predpisy a sektorové regulačné výnimky. Spolu s viacerými sektorovými usmerneniami Komisie zohrali kľúčovú úlohu pri pomoci prevádzkovateľom dopravy zvládnuť narušenie tokov a dodávateľských reťazcov. Promptné kroky v správnom čase a na správnom mieste sú rozhodujúcim faktorom. Právne predpisy EÚ však stále možno lepšie prispôbiť krízovým situáciám.
44. Hoci za výnimočných okolností môže byť potrebné stanoviť výnimky z času jazdy a odpočinku vodičov, tieto výnimky musia byť len krátkodobé (napr. na riešenie dočasného nedostatku vodičov) a za žiadnych okolností by nemali ohroziť bezpečnosť a dôstojné pracovné podmienky vodičov ani transparentnosť pre orgány presadzovania práva. V situáciách, ktoré majú podobný vplyv na všetky členské štáty alebo väčšinu z nich, by bolo vhodnejšie, aby pre výnimky vo všetkých dotknutých členských štátoch platili podobné všeobecné zásady (začiatok, koniec, trvanie). Ako súčasť budúceho pohotovostného plánu, ktorý si nedávno vyžiadala Rada (pozri ďalej), Komisia zváži legislatívne zmeny v záujme efektívnejšieho systému výnimiek z pravidiel času jazdy a odpočinku v cestnej doprave. Na riešenie naliehavých potrieb v dôsledku ďalšej vlny pandémie COVID-19 Komisia poskytne členským štátom usmernenia s cieľom zabezpečiť minimálnu úroveň koordinácie prípadných výnimiek na vnútroštátnej úrovni. Bolo by napríklad vhodné povoliť podobné dočasné výnimky, aké sa prijali na jar v súvislosti s časom odpočinku a podmienkami pre vodičov nákladných vozidiel, ako napríklad časovo obmedzená možnosť spánku v kabíne.

45. V súhrnnom nariadení<sup>14</sup> sa stanovili časovo obmedzené výnimky z existujúcich pravidiel EÚ pre jednotlivé druhy pozemnej dopravy a pre námornú bezpečnosť. Stanovili sa v ňom dočasné opatrenia týkajúce sa predĺženia platnosti určitých osvedčení, preukazov a povolení, ako aj odkladu určitých pravidelných kontrol a školení. Všetky ustanovenia o flexibilitate zahrnuté v tomto nariadení využili aspoň niektoré členské štáty, čo dokazuje, že boli skutočne potrebné a užitočné. Vzhľadom na druhú vlnu pandémie COVID-19 je Komisia pripravená navrhnúť takú aktualizáciu režimu, aby mohli prípadné potrebné výnimky využívať všetky členské štáty vrátane tých, ktoré využili možnosť neuplatňovať súčasné súhrnné nariadenie.
46. Všetky legislatívne opatrenia tohto druhu majú však len povahu *ad hoc*, teda sú koncipované na konkrétne obdobie s časovo obmedzenými účinkami. V strednodobom horizonte by sa všetky právne predpisy v oblasti dopravy mali kontrolovať, aby sa overilo, či sú použiteľné v čase krízy. V prípade potreby by sa do nich mali zahrnúť osobitné ustanovenia umožňujúce riešenie núdzových situácií.
47. V Dohovore Medzinárodnej organizácie práce o pracovných normách v námornej doprave (MLC) z roku 2006 sa stanovuje, že maximálne trvanie služby na palube pred tým, ako má námorník nárok na repatriáciu, by mala byť 11 mesiacov. Predĺženia tejto lehoty môžu negatívne ovplyvniť zdravie námorníkov, viesť k únave, a tým ohroziť námornú bezpečnosť.
48. Osobitnú rolu pri zabezpečovaní vykonávania dohovoru MLC majú prístavné štáty. V Parížskom memorande o porozumení<sup>15</sup> sa orgány štátnej prístavnej kontroly členských krajín vyzývajú, aby sa pri všetkých inšpekciách zamerali na otázky súvisiace s dohovorom MLC a s vypršanými pracovnými zmluvami námorníkov. V obežníku sa uvádza, že „okolnosti, ktoré sťažujú alebo komplikujú repatriáciu, nepredstavujú prípad vyššej moci“. Komisia vyzýva členské štáty, aby sa riadili týmto prístupom.
49. Inšpekcie štátnej prístavnej kontroly sú nevyhnutné na zaistenie bezpečnosti dopravy a mali by sa vykonávať pravidelne. Členské štáty alebo dotknuté príslušné orgány by mali zabezpečiť prístup inšpektorov k dostatočným zásobám OOP na ich ochranu počas týchto inšpekcií. Podobne ako v iných situáciách s návštevníkmi na palube by aj námorníci mali počas inšpekcií nosiť OOP, ktoré by mal vlastník lode poskytnúť v dostatočných množstvách.
50. V prípade námorníkov sú osvedčenia (najmä lekárske) a súvisiace kontroly potrebné na zistenie ich pohody a zdravia, ako aj dostatočnej úrovne ich odbornej prípravy. Ich pravidelné obnovovanie a/alebo predlžovanie platnosti v súlade s požiadavkami platného práva Únie a medzinárodného práva zaisťuje námornú bezpečnosť a znižuje pravdepodobnosť nehôd.

---

<sup>14</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/698 z 25. mája 2020, ktorým sa stanovujú osobitné a dočasné opatrenia vzhľadom na výskyt ochorenia COVID-19 týkajúce sa obnovenia alebo predĺženia platnosti niektorých osvedčení, licencií, preukazov a povolení a odloženia niektorých pravidelných kontrol a pravidelného výcviku v určitých oblastiach právnych predpisov v oblasti dopravy, Ú. v. EÚ L 165, 27.5.2020, s. 10 – 24.

<sup>15</sup> Schválil a uverejnil PSCircular 97 Rev.4 15. septembra 2020.

51. V oblasti letectva sa vzhľadom na bezprecedentný pokles letovej prevádzky v dôsledku pandémie COVID-19 v dvoch nariadeniach<sup>16</sup> stanovili dočasné výnimky z niektorých existujúcich pravidiel EÚ. Po prvé, pandémia skomplikovala dodržiavanie určitých ustanovení nariadenia o leteckých službách<sup>17</sup> a smernice o pozemnej obsluhu<sup>18</sup>. Komisia prijala dočasné pravidlá, ktoré dotknutým zainteresovaným stranám, členským štátom a Komisii poskytujú potrebnú úľavu z určitých administratívnych pravidiel a zabezpečujú lepšiu finančnú perspektívu pre zainteresované strany v zasiahnutom sektore. Keďže kríza pretrváva, Komisia je pripravená v prípade potreby využiť svoje delegované právomoci na predĺženie príslušných výnimiek stanovených v nariadení o leteckých službách. Po druhé, pokiaľ ide o letiskové prevádzkové intervaly, zásada ich využitia alebo straty bola na leto 2020 pozastavená a Komisia odvtedy využila svoje delegované právomoci na predĺženie tejto výnimky aj na zimné plánovacie obdobie 2020/2021. Komisia okrem toho čoskoro navrhne zmenu pravidiel týkajúcich sa úľavy z využívania prevádzkových intervalov s cieľom zabezpečiť efektívne využívanie kapacity letísk a lepší súlad medzi touto úľavou a skutočnou a predpokladanou úrovňou letovej prevádzky. Zároveň bude cieľom zabrániť zneužívaniu tejto výnimky stanovením určitých podmienok jej využitia.
52. V nedávnych záveroch Rady<sup>19</sup> sa uznala potreba preskúmať mobilitu pracovníkov v doprave a prevádzku dopravy z európskeho a medzinárodného hľadiska. V záveroch sa uvádza, že *v čase krízy by sa malo zabrániť zatváraní hraníc v rámci Európskej únie a tok tovaru, a to aj cez miesta vstupu do Európskej únie, by mal zostať plynulý. Rada vyzvala Komisiu, aby vypracovala pohotovostný plán pre prípad pandémie a inej závažnej krízy pre odvetvie európskej nákladnej dopravy vrátane vytvorenia súdržného regulačného rámca, pokiaľ ide o výnimky, ktoré sa majú uplatňovať v prípade vzniku pandémie a iných závažných krízových situácií, ako aj opatrení na zabezpečenie koordinácie na úrovni EÚ a jasných usmernení prijatých na základe posúdenia opatrení prijatých na riešenie krízy spôsobenej ochorením COVID-19.*
53. V tomto oznámení sa referenčne stanovujú urgentné prvky pohotovostného plánu. Komisia je odhodlaná dôkladne posúdiť pohotovostný plán pre pandémiu s pružnými, rýchlo vykonateľnými, účinnými a efektívnymi opatreniami, a viesť rozsiahle konzultácie pri jeho príprave. Plán by sa mal vzťahovať na nákladnú aj osobnú dopravu. Komisia má v úmysle predložiť tento plán spolu s legislatívnymi návrhmi uvedenými v tomto oznámení v roku 2021 a teší sa na hladkú spoluprácu s Európskym parlamentom a Radou.

---

<sup>16</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/459 z 30. marca 2020, ktorým sa mení nariadenie Rady (EHS) č. 95/53 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva, Ú. v. EÚ L 99, 31.3.2020, s. 1 – 4, a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/696 z 25. mája 2020 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve vzhľadom na pandémiu COVID-19, Ú. v. EÚ L 165, 27.5.2020, s. 1 – 6.

<sup>17</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (prepracované znenie), Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3 – 20.

<sup>18</sup> Smernica Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva, Ú. v. ES L 272, 25.10.1996, s. 36 – 45.

<sup>19</sup> Závery Rady – politické hľadiská týkajúce sa pohotovostného plánu pre prípad pandémie a inej závažnej krízy pre odvetvie európskej nákladnej dopravy.

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

### **Akčný plán pandemickej pohotovosti v doprave**

- revízia režimu súhrnného nariadenia,
- systematická kontrola právnych predpisov EÚ s cieľom zahrnúť podľa potreby ustanovenia pre krízové situácie,
- usmernenie pre členské štáty na zabezpečenie minimálnej úrovne koordinácie výnimiek z pravidiel cestnej dopravy týkajúcich sa časov jazdy a odpočinku,
- návrh kritérií pre minimálne základné služby v osobnej doprave,
- priebežné monitorovanie dodržiavania grafikonov a dochvilnosti nákladných vlakov na hraničných staniach vrátane časov zotrvania v stanici,
- revízia pravidiel EÚ na pridelovanie prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva,
- predĺženie platnosti výnimočných opatrení na prevádzku leteckých dopravných služieb v súvislosti s pandémiou COVID-19 delegovaným aktom, ak je to odôvodnené na základe príslušných kritérií.

## **VII. Základná konektivita pre cestujúcich**

54. Hoci prvotným cieľom zelených jazdných pruhov bolo zachovať nepretržitosť tokov nákladnej dopravy a zabezpečiť dostupnosť základných služieb, rovnako dôležité je zabezpečiť základnú konektivitu pre cestujúcich v rámci členských štátov, medzi nimi, ale aj s tretími krajinami. Všetci tí, ktorí z pracovných a rodinných<sup>20</sup> dôvodov potrebujú cestovať, by v zásade mali mať túto možnosť. Platí to pre osoby, ktoré nemôžu pracovať z domu, chodia do školy, zdravotníckych a ošetrovateľských pracovníkov, cezhraničných poskytovateľov služieb, sezónnych pracovníkov atď.
55. Členské štáty a miestne orgány by v zásade nemali zakazovať prevádzku dopravných služieb<sup>21</sup>. Malo by sa zabrániť aj obmedzeniam individuálnej dopravy (napr. osobné autá, motocykle alebo bicykle), keďže pri tej je riziko šírenia vírusu len veľmi obmedzené. V mestách a regiónoch treba zachovať primerané poskytovanie hromadnej dopravy a obmedzenia nie sú opodstatnené, ak sú zavedené primerané zdravotné a sanitárne opatrenia. A napokon, keďže sú zavedené vhodné opatrenia na obmedzenie šírenia choroby, nie sú v súčasnosti na riešenie pretrvávajúcej pandémie COVID-19 potrebné ani letové obmedzenia.
56. Lietadlá, autobusy a autokary, osobné autá, vlaky a trajekty musia v celej EÚ naďalej zabezpečovať minimálne základné služby, v prípade potreby s pomocou verejnej finančnej podpory v súlade s právom Únie. V súčasnej situácii zohrávajú kľúčovú úlohu, pretože umožňujú základnú mobilitu – aj preto, aby sa kritický personál mohol ujať svojich povinností. Doprava sa môže a mala by sa prevádzkovať bezpečne, ako sa stanovuje v Usmerneniach Komisie k postupnému obnovovaniu dopravných služieb a prepojenosti – COVID-19<sup>22</sup>. Tranzitné koridory by mali zostať pre pozemnú dopravu prejazdné. V súčasnosti sú zavedené bezpečnostné protokoly COVID pre leteckú, námornú, vnútrozemskú vodnú i železničnú dopravu. Kľúčovú rolu pravdepodobne zohrajú aj digitálne lokalizačné karty verejného zdravia cestujúcich a aplikácie na sledovanie kontaktov.

<sup>20</sup> Vrátane osôb v riadne osvedčenom vzťahu.

<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.