

Bruselj, 29. oktober 2020  
(OR. en)

12405/20

TRANS 501  
MAR 141  
AVIATION 198  
COVID-19 2

**SPREMNI DOPIS**

---

Pošiljatelj: za generalno sekretarko Evropske komisije:  
direktorica Martine DEPREZ

Datum prejema: 28. oktober 2020

Prejemnik: generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM-  
MIKKELSEN

---

Št. dok. Kom.: COM(2020) 685 final

---

Zadeva: SPOROČILO KOMISIJE Posodobitev zelenih pasov za ohranitev  
delovanja gospodarstva v času ponovnega izbruha pandemije COVID-  
19

---

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2020) 685 final.

Priloga: COM(2020) 685 final



Bruselj, 28.10.2020  
COM(2020) 685 final

**SPOROČILO KOMISIJE SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU  
PARLAMENTU, EVROPSKEMU SVETU IN SVETU**

**Posodobitev zelenih pasov za ohranitev delovanja gospodarstva v času ponovnega  
izbruha pandemije COVID-19**

# SPOROČILO KOMISIJE SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, EVROPSKEMU SVETU IN SVETU

## Posodobitev zelenih pasov za ohranitev delovanja gospodarstva v času ponovnega izbruha pandemije COVID-19

### I. Uvod

1. Ob izbruhu pandemije COVID-19 v začetku pomladi 2020 so države članice z namenom zaščite javnega zdravja zapirale svoje meje, toda pogosto na razdrobljen in neuskladen način, tudi kar zadeva pretok blaga. To je sprva povzročilo motnjo na enotnem trgu zaradi dolgih čakalnih dob za tovorna vozila na mejah in odpovedi tovornih letov, kar je privedlo do pomanjkanja in negotovosti pri dobavi blaga. Posledično je prišlo do paničnih nakupov in pomanjkanja celo osnovnih medicinskih izdelkov.
2. Komisija je zato 23. marca sprejela sporočilo o zelenih pasovih<sup>1</sup> kot nadaljevanje Smernic glede ukrepov za upravljanje meja za zaščito zdravja in zagotovitev razpoložljivosti blaga in bistvenih storitev<sup>2</sup>. Poglavitni namen zelenih pasov je zagotoviti neprekinjeno delovanje dobavnih verig na enotnem trgu in preprečiti morebitno pomanjkanje. V Sporočilu se stremi k cilju, da se tovorna vozila ne bi soočala z več kot 15-minutno skupno zamudo pri prehodu notranjih meja vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T), ne glede na blago, ki ga prevažajo, določene pa so tudi spremljevalne določbe za delavce v prevozništvu.
3. Zaprtje meja in ponovna uvedba drugih ukrepov ali kontrol delavcev v prevozništvu, zlasti na mejnem prehodu ali za njim, lahko povzroči znatne socialne in gospodarske motnje ter velike izzive za tovorni promet in logistiko, pa tudi za gibanje ljudi, še posebej v kriznem obdobju. Poleg tega je zaprtje meja za prevoz blaga na tej stopnji neučinkovito pri boju proti širjenju virusa<sup>3</sup>.
4. Glavni cilj zelenih pasov v zvezi s tem, koliko naj bi največ znašale čakalne dobe, je bil na večini cestnih meja dosežen.

Dne 19. marca 2020 so bile čakalne dobe za tovornjake pri prehodu meje zelo dolge, nastale so namreč dolge kolone na meji med Nemčijo in Poljsko (med 20 in 50 km), med Nemčijo in Francijo (več kot 20 km), med Češko in Nemčijo (13 km) ter Slovaško (16 km), med Slovaško in Madžarsko (16 km) ter med Madžarsko in Romunijo (16 km). Na drugih mejah so čakalne dobe trajale od ene do treh ur: npr. med Francijo in Italijo ter

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

[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0324\(01\)&from=SL](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0324(01)&from=SL)

<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> Zapore na mejah bodo zavirale vnos virusa v državo le, če bodo meje skoraj nepredušno zaprte in če se bo zaprtje meja hitro izvedlo v zgodnjih fazah pred odkritjem prvega avtohtonega primera, kar se lahko zgodi le v posebnih, izoliranih okoljih (npr. v otoških državah) <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions-september-2020.pdf>

Francijo in Nemčijo, med Slovenijo in Hrvaško, med Madžarsko in Romunijo, med Nemčijo in Belgijo, ter med Slovaško in Madžarsko. V primeru neukrepanja bi ta situacija lahko privedla do kolapsa notranjega trga blaga in motenj v dobavnih verigah. Potniški promet se je med vrhuncem pandemične krize v veliki meri ustavil. Zahvaljujoč ukrepom, sprejetim na ravni EU, ki so bili izvedeni v popolnem sodelovanju z državami članicami EU, se je tovorni promet nadaljeval.

Skladnost s sporočilom o zelenih pasovih je pomenila znatno izboljšanje čakalnih dob na mejah in s tem tudi dejavnosti tovarnega prometa.

5. Zdaj je treba sredi ponovnega izbruha pandemije čim bolj zmanjšati motnje, ki bi jih novi ukrepi za obvladovanje pandemije povzročili v gospodarstvu in poslovanju podjetij. Kriza je močno prizadela tako industrijo kot prometni sektor, ki si ne moreta privoščiti novega tovrstnega udarca. Glede na hude posledice izgub, povezanih s pandemijo, in upada gospodarske rasti je zdaj bistvenega pomena ohraniti delovanje gospodarstva. Tovorni promet je sistemsko pomemben za Unijo pri ohranjanju delovanja njenega gospodarstva, tako znotraj njenih meja kot tudi mednarodno. To bo mogoče le, če se bodo lahko blago in storitve prosto gibali na delujočem in trdnem enotnem trgu ter če bo zagotovljena osnovna povezljivost tako za delavce v prevozništvu kot za potnike, kolikor je to združljivo z vidiki javnega zdravja. Podjetja, tovarne, zdravstvene ustanove in trgovina potrebujejo jamstvo, da bodo dobavne verige delovale in da se bo osebje lahko gibalo, tudi preko meja.
6. Cilji sporočila iz marca 2020 še vedno v celoti veljajo. Sedem mesecev od njihove uvedbe pa moramo zdaj okrepiti nekatera načela iz sporočila o zelenih pasovih na podlagi pridobljenih izkušenj in jih usposobiti za ponovni izbruh pandemije. To sporočilo določa ukrepe, ki bodo glede na kombinacijo zdravstvenih in gospodarskih zahtev, s katerimi se soočamo, še naprej ščitili pretok blaga in prosto gibanje delavcev v prevozništvu preko meja.
7. Da bi pobuda EU za zelene pasove še naprej učinkovito podpirala gospodarstvo in prispevala k okrevanju, moramo odpraviti preostale ovire in ohraniti dobro delujoč enotni trg. To pomeni zagotavljanje pretočnosti tovora, podpiranje bistvenih delavcev v prevozništvu, boljše delovanje na področju multimodalne logistike in zagotavljanje minimalne povezljivosti za potnike v vsakem trenutku. Usklajevanje, sodelovanje in preglednost so se izkazali za nepogrešljive in bodo še naprej omogočali, da bo enotni trg pripravljen na prihodnje krize.

## **II. Nadgradnja zelenih pasov: zagotavljanje pretočnosti tovora in logistike**

8. Medtem ko je 90 % od 178 mejnih prehodov omrežja TEN-T skladnih s sporočilom o zelenih pasovih, so na približno 5 % mejnih prehodov čakalne dobe še vedno precej daljše od 15 minut, večinoma na neschengenskih mejah znotraj EU. Da bi podprli tovarne tokove in prometno industrijo, zagotovili razpoložljivost dobavnih verig in preprečili nova pomanjkanja proizvodov, je zdaj čas, da se zagotovijo potrebno upravljanje prometa, podporne storitve in oprema, da bi čim bolj zmanjšali zamude.
9. Ker države članice sprejemajo nove ukrepe in ker se vrstijo dodatne delne zapore, že obstajajo poročanja o primerih karanten, odrejenih delavcem v prevozništvu, in zaprtih počivališč ter primerih, ko vozniki ne morejo podaljšati svojih dovoljenj. Zato bi

morali še naprej izvajati sporočilo o zelenih pasovih, da bi ohranili tekoč promet in ga po potrebi še izboljšali, tako da se ne glede na obseg drugih sanitarnih ukrepov zagotovi vsaj naslednje:

- vsa tovorna vozila/plovila in prevozno osebje bi bilo treba še naprej obravnavati nediskriminatorsko ne glede na izvor, namembni kraj ali državo registracije vozila/plovila ali državljanstvo voznika/osebja;
- vozila, ki poklicno prevažajo katero koli vrsto blaga, bi morala imeti možnost uporabe mejnih prehodov z zelenimi pasovi;
- na mejnih prehodih bi se bilo treba izogniti dodatnim postopkom, povezanim s COVID-19, in jih racionalizirati na tisto, kar je nujno potrebno. Od voznikov tovornih vozil se ne bi smelo zahtevati predložitve nobenih drugih dokumentov, razen osebnega dokumenta in vozniškega dovoljenja;
- elektronska predložitev/prikaz dokumentov bi morala zadostovati in bi ju bilo treba spodbujati (ugotavljamo, da so nekatere države članice v času krize dejansko razvile to prakso - glej spodaj);
- ohraniti bi bilo treba tranzitne koridorje skozi države članice, vsaj vzdolž omrežja TEN-T. Njihova uporaba bi morala biti omogočena vozilom, tako zasebnim voznikom kot v kolektivnem prevozu, ki prečkajo državo, ne glede na to, iz katere cone prihajajo, in sicer brez testiranja, dokler ostanejo v tranzitnem koridorju oziroma koridorjih;
- države članice bi lahko v potrebnem obsegu in za obdobje, ki je potrebno za odpravo zaostankov, določile odstopanja v zvezi z veljavnimi omejitvami vožnje (prepovedi ob koncu tedna, nočne prepovedi, prepovedi hrupa, sektorske prepovedi itd.) za zagotovitev nemotenega tovornega prometa;
- za tovorni promet ali delavce v prevozništvu se ne bi smele uporabljati policijske ure;
- zagotoviti bi bilo treba razpoložljivost pomožnih storitev, kot so dostop do oskrbovalnih mest, minimalna raven sanitarnih storitev (npr. počivališča s stranišči in prhami), gostinske storitve (npr. hrana za „s seboj“, avtomati za prodajo hrane) in nastanitvene storitve, države članice pa bi morale njihove lokacije navesti v aplikaciji za zelene pasove „Green Lane“ - glej spodaj.

10. Komisija priznava, da razlogi za prometne zastoje na številnih mejah niso povezani samo s COVID-19 in da so na teh mejnih prehodih tudi pred sedanjo pandemijo nastajale dolge čakalne dobe zaradi organizacijskih in infrastrukturnih razlogov, kot je na primer nezadostno število mejnih policistov na schengenskih mejnih prehodih. Danes je pomembno, da države članice na podlagi koncepta zelenih pasov z inteligentnimi sistemi za nadzor meje optimizirajo prehod meje, ponovno preučijo potrebo po nekaterih ukrepih za blokiranje in razvijejo inteligentne sisteme, kot je zaračunavanje cestnin, ne da bi bilo treba vozilo ustaviti. Države članice opozarjamo tudi, da ECDC odsvetuje neupravičeno uporabo razkužil v zvezi s COVID-19<sup>4</sup>.

11. Pandemija COVID-19 je pomembno spodbudila uvajanje digitalnih rešitev. Te lahko pospešijo postopke ter pomagajo voznikom, podjetjem in organom, da bolje predvidijo

---

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

razmere v prometu in se nanje pripravijo. Takšna orodja, ki temeljijo na elektronskih dokumentih o tovoru in natovarjanju, ITS/RIS in carinskih formalnostih, bi morala biti splošno dostopna, vedno sprejeta in razvita na uporabniku prijazen, enostaven za uporabo in avtomatiziran način. Komisija bo še naprej zagotavljala potreben zakonodajni okvir in finančno podpirala „brezpapirni“ promet.

12. Aplikacija za zelene pasove „Galileo Green Lane“, ki jo je aprila uvedla agencija GSA, je bila dobro sprejeta med deležniki iz industrije in državami članicami. Ponuja spremljanje tega, kako se spoštuje zahteva po največ 15-minutni čakalni dobi za vsak prehod meje, z zagotavljanjem storitev voznikom tovornjakov in podpore mejnim organom. Agencija GSA bo čim prej ponovno uvedla to aplikacijo. Države članice naj Komisiji posredujejo ustrezne informacije, na primer o počivališčih in oskrbovalnih mestih, da bodo lahko vključene v aplikacijo za zelene pasove „Green Lane“. Komisija bo proučila možnost dodatnih funkcij aplikacije, na primer razširitev na več mejnih prehodov v državah Zahodnega Balkana. Voznike in obmejne delavce se spodbuja tudi k uporabi aplikacij za sledenje stikom.
13. Cestni pregledi tovornjakov so bistveni za zagotavljanje varnosti v cestnem prometu. Obenem pa ogrožajo zdravje in varnost voznikov ter inšpektorjev. Da bi ublažili taka tveganja med inšpekcijskimi pregledi, se države članice spodbuja, naj fizične preglede v največji možni meri nadomestijo z brezkontaktnimi in brezpapirnimi pregledi, tako da sprejemajo e-dokumente in uporabljajo digitalne rešitve, ki odpravljajo potrebo po vstopu v tovornjak za prenos podatkov s tahografa.
14. Tovorni promet pa se seveda ne ustavi na mejah EU. Smernice o zelenih pasovih prispevajo k zagotavljanju nemotene mobilnosti blaga<sup>5</sup> in delavcev v prevozništvu (vključno s pomorščaki) na zunanjih mejah EU. Pri izvajanju in usklajevanju ukrepov v zvezi z zelenimi pasovi obstaja močna potreba po okrepljenem sodelovanju z vsemi sosednjimi državami, saj so ključne partnerice EU. Nacionalni organi držav članic EGP in Švice ter Združenega kraljestva, ki se do konca prehodnega obdobja obravnava kot članica EU, tesno sodelujejo z državami članicami in Komisijo. Komisija si prizadeva za nadaljnjo vzpostavitev zelenih pasov v šestih državah Zahodnega Balkana (WB6). Ta pobuda, namenjena zagotavljanju nemotenih tranzitnih tokov v regiji in z EU, se je izkazala za zelo uspešen primer regionalnega sodelovanja. Komisija si bo še naprej prizadevala za uresničitev celotnega potenciala te pobude in priznava koristnost razprav s stalnim sekretariatom prometne skupnosti na tem področju. Komisija bo prav tako še naprej obravnavala vprašanja s partnerskimi državami, ki si delijo neposredno kopensko mejo z EU (vzhodno partnerstvo in Turčija). To vključuje sodelovanje pri predolghih čakalnih dobah na mejnih prehodih in je namenjeno zagotavljanju neprekinjenega uvoza bistvenega blaga (npr. medicinske opreme). Poleg tega bo izvoz blaga za humanitarno in razvojno pomoč v partnerske države kot odziv na pandemijo COVID-19 eden od številnih primerov, ki bodo imeli koristi od uporabe pristopa zelenih pasov na takih prehodih.

### **III. Delavci v prevozništvu so bistvenega pomena**

15. Delavci v prevozništvu so nepogrešljivi za ohranjanje delovanja gospodarstva. Ko je bila spomladi 2020 v Evropi uvedena zapora, so delavci v prevozništvu še naprej

---

<sup>5</sup> Vključno s pomočjo iz rezerve rescEU, ki se v okviru mehanizma Unije na področju civilne zaščite zagotavlja sodelujočim državam (Norveški, Islandiji, Turčiji, Srbiji, Črni gori, Severni Makedoniji).

opravljali svoje naloge, po potrebi tudi čezmejno, da bi zagotovili nemoteno oskrbo, s čimer so včasih ogrožali svoje zdravje in dobro počutje.

16. V skladu s točko 19(b) Priporočila Sveta (EU) 2020/1475<sup>6</sup> bi morali organi vseh držav članic delavce v prevozništvu imenovati za ter sprejeti kot kritične delavce in izvajalce storitev, prav tako pa se jim pri opravljanju njihovih bistvenih funkcij ne bi smela odrediti karantena. Vendar bi bilo treba v celoti zagotoviti varovanje njihovega zdravja, tudi z razpoložljivostjo ustrezne osebne zaščitne opreme, kadar koli je to potrebno.
17. Države članice ne bi smele zahtevati sistematičnega testiranja delavcev v prevozništvu na mejnih prehodih ali za njimi. To bi namreč ustvarilo nepotrebne kolone in negativno vplivalo na čas, potreben za prehod meje. Prav tako to ne bi bilo izvedljivo ali praktično za prevozno osebje, ki mora pogosto prečkati meje večkrat na teden.
18. Seznam poklicev, ki spadajo v opredelitev prevoznega osebja, ne bi smel biti izčrpen. Poleg voznikov, spremnega osebja, pilotov, voditeljev čolnov in posadke bi moral zajemati še osebje za vzdrževanje, osebje na terminalih in osebje za upravljanje prometa, zaposlene pri upravljavcih infrastrukture, in sicer tako za prevoz blaga kot tudi za prevoz potnikov itd. Vsi ti delavci bi morali imeti možnost, da se brez vsakršnih omejitev gibljejo in prečkajo meje, tudi s prevoznimi sredstvi, ki jih potrebujejo za prehod meje, kadar je to potrebno za izpolnjevanje njihovih dolžnosti<sup>7</sup>.
19. Komisija od marca predlaga uporabo standardnega „spričevala za delavce v sektorju mednarodnega prevoza“. To spričevalo lahko uporablja vsaka oseba, ki dela na prevoznem sredstvu, s katerim se prevažajo blago ali potniki, zlasti voznik; vsaka oseba pri gibanju v kraj, kjer se nahaja prevozno sredstvo, na katerem bo začela delati, ali katera koli druga oseba, ki dela v prometnem sektorju. Za namen prehoda notranjih meja Unije se šteje, da je imetnik tega spričevala delavec v sektorju mednarodnega prevoza. Za namene, zajete v spričevalu za delavce v sektorju mednarodnega prevoza, države članice ne bi smele zahtevati predložitve drugih dokumentov (npr. različnih obrazcev za lokalizacijo itd.). To še zlasti velja za kopenske meje.
20. To spričevalo je objavljeno tudi v Prilogi 40 k Praktičnemu priročniku EU za mejne policiste, ki ga morajo pristojni organi držav članic uporabljati pri izvajanju mejne kontrole<sup>8</sup>. Komisija bo proučila, ali bi lahko Ekonomska komisija Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) osebju v cestnem in železniškem prometu tak status priznala za nedoločen čas, kot to že velja za letalsko in pomorsko osebje.
21. Ladijski promet zaposluje pomorščake z vsega sveta, vendar omejitve potovanj, ki veljajo po celem svetu, trenutno ovirajo redno mobilnost teh kritičnih delavcev. Številni pomorščaki so trenutno običali na svojih plovilih in delajo dlje od 11 mesecev, kar je zgornja meja, ki jo določa mednarodno pravo, medtem ko njihovi

---

<sup>6</sup> Priporočilo Sveta (EU) 2020/1475 z dne 13. oktobra 2020 o usklajenem pristopu k omejevanju prostega gibanja v odziv na pandemijo COVID-19 (UL L 337, 14.10.2020, str. 3).

<sup>7</sup> Primer takih težav je bil spomladi strojevodja, ki je prečkal mejo s taksijem, da bi prevzel lokomotivo, ali voznik tovornjaka, ki se je vračal domov s kombiniranim vozilom, v katerem so bili še drugi potniki.

<sup>8</sup> Priloga 40 k Praktičnemu priročniku EU za mejne policiste

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

kolegi na kopnem ne morejo potovati in prečkati meja, da bi jih zamenjali. To prinaša tveganje prekinitve dobavnih verig in ogroža varnost vodnega prometa.

22. Zato bi morale države članice pomorščakom še naprej omogočati potovanja, zagotavljati njihovo mobilnost ter jim vedno omogočiti prehod meje in tranzit<sup>9</sup>. Podobno kot delavci v prevozništvu so v točki 19(h) Priporočila Sveta (EU) 2020/1475 pomorščaki opredeljeni kot potniki, ki opravljajo nujno funkcijo ali morajo nujno potovati in za katere se pri opravljanju te funkcije ne bi smela odrediti karantena. Poleg tega bi morale države članice pomorščakom zagotoviti dostop do vizumskih storitev in omogočiti varno zamenjavo posadke v svojih pristaniščih. Lastniki ladij bi morali posadki zagotoviti dostop do ustrezne osebne zaščitne opreme za zaščito njihovega zdravja in zdravja drugih med potovanjem in na krovu. V posebnih okoliščinah pomorskega prometa na dolge razdalje testiranje pred vkrcanjem štiti pomorščake in preprečuje izbruhe na plovilih, ki plujejo daleč stran od pristanišča in so tako odrezana od pravočasnega dostopa do zdravstvene oskrbe na kopnem. Službe Komisije in Evropska služba za zunanje delovanje bodo še naprej sodelovale z ustreznimi mednarodnimi organizacijami, da bi izboljšale mobilnost ladijskih posadk zunaj Evrope.
23. Podobno morajo imeti voditelji čolnov in posadke plovil za plovbo po celinskih plovnih poteh možnost vkrcanja in izkrcanja v celinskih pristaniščih na plovnih poteh EU. Bistveno je, da lahko delavci v prevozništvu na kopnem potujejo in prečkajo meje v državah članicah EU za zagotavljanje neprekinjene logistične dejavnosti na plovnih poteh EU. Oviranje prostega gibanja posadke plovil za plovbo po celinskih plovnih poteh lahko ogrozi skladnost z Direktivo 2014/112 o organizaciji delovnega časa na področju prevoza po celinskih plovnih poteh. Upravljalci plovil za plovbo po celinskih plovnih poteh bi morali posadki zagotoviti tudi dostop do ustrezne osebne zaščitne opreme za zaščito njihovega zdravja in zdravja potnikov.

#### **IV. Boljše usklajevanje in obveščanje**

24. Komisija je na začetku pandemije COVID-19 vzpostavila in vodila mrežo nacionalnih kontaktnih točk za promet. Namen vzpostavitve te neformalne mreže je bil spodbuditi usklajevanje in izmenjavo informacij med upravami držav članic, razpravljati o težavah, pridobiti posodobljene podatke o razmerah na mejah in izmenjevati najboljše prakse. Omogočanje hitrega deljenja informacij med državami članicami je spodbudilo zgodnje povratne informacije med državami članicami o njihovih nacionalnih ukrepih, s katerimi države vplivajo druga na drugo, povečalo zaupanje in zmanjšalo število enostranskih odzivov.
25. Kadar se z ureditvijo za politično odzivanje na krize (IPCR) vzpostavijo izredne razmere ali sproži kriza, bi Komisija torej morala aktivirati mrežo nacionalnih kontaktnih točk, kar bi vključevalo pogostejše interakcije in pretok informacij. Države članice bi morale imenovati uradno nacionalno kontaktno točko na primerno visokem položaju, da se zagotovi usklajevanje med ustreznimi nacionalnimi organi. Nacionalne kontaktne točke za promet bi morale zagotoviti potrebne informacije o problematičnih

---

<sup>9</sup> Sporočilo Komisije z naslovom Smernice za varovanje zdravja, repatriacijo in ureditev potovanj za pomorščake, potnike in druge osebe na ladjah. C(2020) 3100, UL C 119, 14.4.2020, str. 1.

mejnih prehodih in se sestati v primeru potrebe po takojšnjem ukrepanju. Komisija močno spodbuja dejavno in popolno sodelovanje vseh držav članic.

26. Nacionalne kontaktne točke držav članic bi morale zagotoviti informacije o odločitvah nacionalne politike v zvezi s prevozom, zlasti tistih, ki vplivajo na čezmejni pretok tovara ali potnikov in gibanje delavcev v prevozništvu, po možnosti precej pred uvedbo teh ukrepov, da se omogočijo povratne informacije ter da se drugim državam članicam in Komisiji omogoči, da se odzovejo. Države članice bi po potrebi morale vključiti tudi druga ustrezna ministrstva in oddelke, prek foruma pa lahko tudi izmenjujejo informacije in zamisli o najboljših praksah.
27. Mreža se je izkazala za učinkovito orodje, ki je omogočilo hitro izmenjavo informacij in obsežno oceno učinkov zaježitvenih ukrepov, ki vplivajo na promet. V poletnih mesecih se sicer ni več uporabljala tako redno, vendar zdaj predlagamo, da se mreža kontaktnih točk ponovno vzpostavi, saj bo to pripomoglo k izpolnjevanju novih obveznosti v zvezi z zelenimi pasovi, določenimi v tem sporočilu, k čemur je v svojih sklepih pozval tudi Svet - glej spodaj.
28. Da se omogoči boljši pregled, bi morale biti vse informacije v zvezi z mobilnostjo za zasebne potnike in poklicne ponudnike prevoznih storitev na voljo na enotnem in posodobljenem spletnem mestu, ki je enostavno za uporabo. Zato bo Komisija vsebino spletišča za sledenje odzivu na COVID-19 prenesla na spletišče Re-open EU.

## **V. Multimodalni zeleni pasovi**

29. Po prvotnem sporočilu o zelenih pasovih prehod meje na mejnih prehodih z „zelenimi pasovi“ ne bi smel trajati dlje od 15 minut za vsa tovorna vozila. Da bi dosegli ta cilj, je treba čim bolj zmanjšati vse kontrole, preverjanja in preglede. To velja za vsa tovorna vozila, vlake, plovila in zrakoplove. Želimo si, da bi prometni sektor postal kar najbolj učinkovit, hkrati pa bi se čim bolj zmanjšale drage motnje.
30. Pritisk za spremembe zaradi sedanje krize bi moral spodbuditi tudi spremembe v interesu enotnega trga, trajnostnosti in digitalizacije, kar bo utrla pot okrevanju. Komisija zato poziva k zagotavljanju multimodalnega in intermodalnega delovanja zelenih pasov ter optimalne uporabe vseh načinov prevoza.
31. Pandemija COVID-19 je pokazala, da je lahko železniški tovorni promet ne le zelen, temveč tudi zanesljiv in odporen način prevoza. Med krizo je bil železniški promet ključen za nemoteno delovanje dobavnih verig, pri intermodalnem prevozu pa je potrebnih manj človeških interakcij kot pri izključno cestnem, in sicer pri natovarjanju/raztovarjanju, potrebnih pa je tudi manj voznikov. V posebnih razmerah zaradi pandemije je bilo veliko prostih zmogljivosti na železnici zaradi močnega upada železniškega potniškega prometa. Spremljanje uspešnosti železniških tovornih koridorjev kaže, da se je v začetni fazi zapor aprila (ko se je potniški promet zmanjšal) točnost železniškega tovornega prometa znatno povečala: število sporočenih minut zamude se je zmanjšalo za tretjino do polovico<sup>10</sup>.
32. Ta napredek železniškega tovornega prometa je treba ohraniti. Upravljalci infrastrukture in železniška podjetja bi si morali prizadevati za čim večje zmanjšanje

---

<sup>10</sup> Glej informacijsko platformo združenja RailNetEurope (RNE) za stranke: <https://cip.rne.eu/>

zamud na mejah in povečati prožnost. V ta namen bi lahko železniške družbe kar najbolje izkoristile ureditev mednarodnega kriznega upravljanja, kot je bila vzpostavljena po zaprtju proge pri Rastattu<sup>11</sup>. V tem okviru je na voljo mreža za usklajevanje in izmenjavo informacij na operativni ravni v izrednih razmerah. Komisija bo razmislila o predložitvi zakonodajnega predloga, s katerim bi se zahtevalo stalno spremljanje spoštovanja voznega reda in točnosti tovornih vlakov na mejnih postajah, vključno s čakalnimi dobami, ki so navedene na zemljevidu mejnih prehodov v prilogah.

33. Da bi odpravili postanke na meji zaradi tehničnih pregledov in tako pospešili prehode meje ter dosegli resnično enotno evropsko železniško območje, bi morale države članice zdaj, ko bo konec oktobra tehnični steber četrtega železniškega paketa začel veljati v vseh državah članicah, hitreje odpraviti nacionalne predpise, ki zahtevajo pregled vlakov na mejah (preizkusi zavor itd.) in presegajo zahteve predpisov EU, ki zagotavljajo popolnoma ustrezno varnost. Takšni dodatni pregledi trenutno pogosto trajajo veliko dlje od ciljnih 15 minut za prehod meje. Upravljalci infrastrukture bi morali z okrepljenim sodelovanjem<sup>12</sup> v zvezi s prednostnimi pravili za dodeljevanje železniških zmogljivosti in operativnim upravljanjem čezmejnih železniških storitev podpirati zanesljivost železniškega tovornega prometa in hitrost prehodov meje.
34. Brez ogrožanja varnosti se predlaga, da se strojevodjem dovoli vožnja vlakov s stopnjo znanja jezika A2 (namesto običajne B1), pri čemer se uporabi prožnost, ki je v skladu z obstoječimi pravili na voljo za obratovanje vlakov na odsekih med mejnimi postajami blizu meje.<sup>13</sup> Ta pristop bi bil zlasti primeren za „enostavne“ čezmejne proge. Alternativno bi prehod meje lahko olajšali z večjo prožnostjo glede jezikov, ki jih lahko vozniki uporabljajo za komunikacijo o ključnih varnostnih vprašanjih. To bi bilo mogoče, če se lahko z uporabo jezikov, ki jih upravljavci infrastrukture trenutno ne navajajo, a jih obvladata tako strojevodja kot nadzorni center, zagotovi komunikacija po standardih, ki jih zahteva zakonodaja Unije. Nazadnje bi lahko olajšali železniški tovorni promet in izboljšali zmogljivost, če bi države članice vzpostavile dogovore med prevozniki v železniškem prometu, ki bi omogočali, da strojevodje s potrebnim posebnim znanjem glede vlečnih enot sodelujejo s strojevodji, ki običajno delajo na potniških vlakih in imajo zahtevano jezikovno znanje ter znanja o poteh na mednarodnih progah.
35. Ladijski promet je že ves čas pandemije popolnoma operativen in prek njega se v Evropo dostavljajo hrana, medicinska oprema, energenti in drugo blago. Ta sektor

---

<sup>11</sup> Po nepredvidenem dogodku blizu Rastatta v Nemčiji 12. avgusta 2018 se je za skoraj dva meseca za ves promet zaprl odsek zelo obremenjenega železniškega tira, ki je del železniškega tovornega koridorja Ren-Alpe. Zaradi omejenih zmogljivosti alternativnih poti in težav, povezanih z interoperabilnostjo, je nepredvideni dogodek povzročil znatne finančne izgube in je resno škodil železniškemu tovornemu prometu. Komisija je v sodelovanju s ključnimi deležniki našla evropske rešitve, s tem da je uvedla ukrepe za učinkovitejše blaženje vplivov takšnih nepredvidenih dogodkov v prihodnje. Rezultat teh prizadevanj je Priročnik za mednarodno upravljanje nepredvidljivih razmer (*Handbook for International Contingency Management*), ki opisuje standarde, ki v primeru mednarodnih motenj omogočajo neprekinjeno delovanje železniškega prometa na najvišji ravni in zagotavljajo boljše informiranje o stanju motenj, sprejetih ukrepih, alternativah in vplivih na prometni tok.

[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> Glej člen 37 Direktive 2012/34/EU.

<sup>13</sup> Glej točko 8(3) Priloge VI k Direktivi 2007/59/ES.

prenaša 75 % trgovine EU s preostalim svetom in 30 % tovarnega prometa na notranjem trgu. Njegovo neprekinjeno delovanje je zato bistveno za gospodarstvo EU in njegovo oskrbo z bistvenim in drugim blagom.

36. Za zagotovitev nemotenega ladijskega prometa in neprekinjenih trgovinskih tokov se je treba, kjer je to mogoče, izogibati preusmerjanju ladij in zamudam pri vstopu v pristanišče. Države članice bi morale v svojih pristaniščih dovoljevati menjave posadk, pomorščaki pa bi morali morda prenočiti v hotelih ali začasnih prebivališčih, medtem ko čakajo na povezave na poti ali vkrcanje. S tem bi se izognili motnjam pristaniških dejavnosti zaradi čakajočih ladij za zamenjavo posadke ali drugih omejitev, povezanih s COVID-19.
37. Države članice bi morale pri uporabi svojih nacionalnih pravil o nadzoru skladnosti plovil za plovbo po celinskih plovnih poteh, ki ga izvajajo izvršilni organi, vključno z nacionalnimi določbami za prenos Direktive 2016/1629, upoštevati potrebo po izogibanju kakršnim koli nepotrebnim zamudam pri prevozu.
38. V zvezi s potrdili za člane posadke plovil za plovbo po celinskih plovnih poteh, razen tistih, ki jih zajema Direktiva 96/50, bi si morale države članice pri uporabi svojih nacionalnih določb prizadevati, da se posadkam za plovbo po celinskih plovnih poteh omogoči, da še naprej opravljajo dejavnosti v svojih vlogah vse do konca obdobja izrednih omejitev, povezanih s pandemijo. Podoben pristop bi bilo treba uporabiti pri podaljšanju pogodb o zaposlitvi, če zamenjava posadke ni mogoča zaradi nerazpoložljivosti posadke. Nekateri člani posadke morda ne morejo opraviti rednih zdravniških pregledov, zato se priporočajo pragmatične rešitve, da se jim izjemoma omogoči začetek ali nadaljevanje opravljanja dela, če je taka možnost predvidena v nacionalni zakonodaji.
39. Upravljalci infrastrukture bi morali zagotoviti prilagodljivo delovanje (24 ur na dan, 7 dni v tednu) vseh čezmejnih infrastruktur za plovbo po celinskih plovnih poteh, da se omogoči obratovanje plovil in prepreči nepotrebno čakanje.
40. Pristaniške in terminalske storitve, ki so bistveni prehodi za svetovno trgovino in multimodalni prevoz, so delovale ves čas pandemije in prilagodile načine dela, da bi zmanjšale človeške stike med dejavnostmi nadzora in pretovarjanja (kot so avtomatska prijava ob vstopu, reguliran dostop do okenc, digitalni prenos prevozne dokumentacije), kadar pa se stikom ni bilo mogoče izogniti, uporabljale osebno zaščitno opremo. Okužbe ali karantena znatnega dela osebja na terminalih bi lahko prekinile logistično verigo, kar bi povzročilo zamude pri distribuciji blaga in oviralo operacije višje v verigi. Zato bi morali imeti upravljalci terminalov in pristanišč za zagotavljanje nemotenega prenosa tovora na različne načine prevoza za nadaljnji prevoz potrebna sredstva za zaščito delavcev in neprekinjeno delovanje terminalov. Kjer je mogoče, bi bilo treba podpreti avtomatizacijo delovanja in digitalno izmenjavo podatkov namesto papirnatih dokumentov.
41. Spomladi in poleti so se nekatera pristanišča in terminali na celinskih vodah zaradi motenj v dobavnih verigah soočali s kopičenjem praznih zabojnikov, kar je povzročilo prezasedenost skladiščnih zmogljivosti in motnje v vsakodnevnem delovanju. Ladijski prevozniki bi si morali prizadevati za ohranjanje neprekinjenega in stabilnega pretoka v svojih storitvah, pristaniški organi pa bi morali spremljati razmere in po potrebi pomagati upravljavcem terminalov pri reševanju morebitnih težav, povezanih z

motnjami. Da bi se olajšal pretok blaga v pristaniščih, kadar je to mogoče in potrebno, bi morale države članice v okviru svojih diskrecijskih pravic na podlagi ustreznih določb prava Unije uporabiti prožnost v carinskih postopkih in drugih formalnostih, na primer s podaljšanjem rokov.

42. Hkrati so države članice v interesu neprekinjene dobavne verige izvedle ukrepe za olajšanje letalskih tovornih operacij ter predčasno odpravile vse omejitve, ki so prepovedovale tovarne lete, in neupravičene omejitve glede dela letalskega osebja na letalskih tovornih letih. Države članice bi morale še naprej zagotavljati nemoten potek tovornih operacij ves čas sedanjega ponovnega izbruha in morebitnih naslednjih valov, kar pomeni ohranjanje letališča odprta za tovarne operacije ali zadostne zmogljivosti za pretovarjanje, ko so letališča zaprta iz gospodarskih razlogov, da bi se izognili motnjam pri prevozu blaga.

## **VI. Na poti h kriznemu načrtu in boljšim načinom obravnavanja izjem**

43. Zaradi zelo dobrega sodelovanja z Evropskim parlamentom in Svetom so bile letos nujna zakonodaja in regulativne izjeme za posamezne sektorje sprejete v rekordnem času. Skupaj s številnimi sektorskimi smernicami Komisije so bile ključne pri pomoči prevoznikom pri upravljanju z motnjami tokov in dobavnih verig. Kadar je hitro ukrepanje potrebno, je ključno. Vseeno pa bi bila lahko zakonodaja EU še bolj prilagojena kriznim razmeram.
44. Določanje odstopanj glede časa vožnje in počitka voznikov v izrednih razmerah je sicer lahko potrebno, vendar pa morajo biti ta odstopanja strogo kratkotrajna (npr. za reševanje začasnega pomanjkanja voznikov) in v nobenem primeru ne smejo ogroziti varnosti in dostojnih delovnih pogojev voznikov ali preglednosti za izvršilne organe. V razmerah, ki podobno zadevajo vse ali večino držav članic, bi bilo bolje, da se za odstopanja po vseh zadevnih državah članicah uporabljajo podobna splošna načela (čas začetka, čas konca, trajanje). Komisija bo v okviru prihodnjega kriznega načrta, ki ga je nedavno zahteval Svet (glej spodaj), preučila zakonodajne spremembe, ki bi omogočile poenostavljen sistem odstopanj od pravil o cestnem prometu glede časa vožnje in počitka. Da bi obravnavala nujne potrebe v zvezi s ponovnim izbruhom pandemije COVID-19, bo državam članicam ponudila smernice, s katerimi bi zagotovila minimalno raven usklajevanja odstopanj, ki bi se lahko sprejela na nacionalni ravni. Smiselno bi bilo na primer dovoliti podobne začasne izjeme, kot so bile dovoljene spomladi glede časa počitka in pogojev voznikov tovornjakov, na primer časovno omejeno možnost prenočevanja v kabini.
45. S finančno uredbo<sup>14</sup> so bila uvedena časovno omejena odstopanja od obstoječih pravil EU za vse načine prevoza po kopnem in pomorsko varnost. Določeni so bili začasni ukrepi glede podaljšanja nekaterih potrdil, spričeval, licenc, dovoljenj in pooblastil ter odloga nekaterih rednih preverjanj in usposabljanj. Vsaka določba o prožnosti iz te uredbe je bila uporabljena v najmanj eni državi članici, kar dokazuje, da so bile zares potrebne in koristne. Glede na ponovni izbruh COVID-19 je Komisija pripravljena

---

<sup>14</sup> Uredba (EU) 2020/698 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. maja 2020 o posebnih in začasnih ukrepih zaradi izbruha COVID-19 glede obnovitve ali podaljšanja nekaterih potrdil, spričeval, licenc, dovoljenj in pooblastil ter odloga nekaterih rednih preverjanj in rednih usposabljanj na nekaterih področjih prometne zakonodaje (UL L 165, 27.5.2020, str. 10).

predlagati posodobljeno ureditev, po kateri bodo lahko vse države članice izkoristile vsa potrebna odstopanja, tudi tiste, ki so izkoristile možnosti za izvzetje iz sedanje finančne uredbe.

46. Vendar so vsi tovrstni zakonodajni ukrepi *ad hoc*, tj. zasnovani za določeno obdobje s časovno omejenimi učinki. Na srednji rok bi bilo treba pregledati vso prometno zakonodajo, da se preveri, ali bo kos krizam. Po potrebi bi bilo treba vključiti posebne določbe, ki bi omogočale obvladovanje izrednih razmer.
47. Konvencija Mednarodne organizacije dela o delu v pomorstvu iz leta 2006 določa, da mora biti pomorščak upravičen do repatriacije najpozneje po 11 mesecih služenja na ladji. Podaljšanja tega obdobja lahko negativno vplivajo na zdravje pomorščakov, povzročijo utrujenost in s tem ogrozijo pomorsko varnost.
48. Države pristanišča imajo vlogo pri zagotavljanju izvajanja Konvencije o delu v pomorstvu. Pariški memorandum o soglasju<sup>15</sup> poziva pomorske inšpekcije držav pristanišča, ki so podpisnice tega memoranduma, naj se pri vseh inšpekcijskih pregledih osredotočijo na vprašanja, povezana s Konvencijo o delu v pomorstvu in pretečenimi pogodbami o zaposlitvi pomorščakov. V okrožnici je navedeno, da okoliščine, ki dejansko ali upravno otežujejo repatriacijo, niso primer višje sile. Komisija spodbuja države članice, naj uporabljajo ta pristop.
49. Inšpekcijski pregledi v okviru nadzora držav pristanišča so bistveni za zagotavljanje varnosti prevoza in bi se morali izvajati redno. Države članice ali ustrezni pristojni organi bi morali inšpektorjem zagotoviti dostop do zadostne količine osebne zaščitne opreme za zaščito med inšpekcijskimi pregledi. Pomorščaki bi morali tako kot v vseh drugih situacijah, ko so na krovu obiskovalci, med inšpekcijskimi pregledi nositi osebno zaščitno opremo, ki bi jo moral lastnik plovila zagotoviti v ustreznih količinah.
50. Spričevala pomorščakov, zlasti zdravniška, in s tem povezana preverjanja so potrebna za ugotavljanje dobrega počutja in zdravja pomorščakov ter njihove zadostne usposobljenosti. Njihovo redno obnavljanje in/ali podaljšanje njihove veljavnosti v skladu z zahtevami veljavnega prava Unije in mednarodnega prava zagotavljata pomorsko varnost in zmanjšujeta verjetnost nesreč.
51. Na področju letalstva stačasna odstopanja od nekaterih veljavnih pravil EU zaradi upada zračnega prometa brez primere, ki ga je povzročila pandemija COVID-19, določili dve uredbi<sup>16</sup>. Pandemija je povzročila težave pri spoštovanju nekaterih določb uredbe o zračnih prevozih<sup>17</sup> in direktive o zemeljski oskrbi<sup>18</sup>. Komisija je sprejelačasna pravila, ki prizadetim deležnikom, državam članicam in Komisiji zagotavljajo potrebno oprostitev nekaterih upravnih pravil in boljšo finančno perspektivo za

---

<sup>15</sup> Odobreno in objavljeno v okrožnici za države pristanišča 97 Rev. 4 z dne 15. septembra 2020.

<sup>16</sup> Uredba (EU) 2020/459 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. marca 2020 o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 99, 31.3.2020, str. 1) in Uredba (EU) 2020/696 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. maja 2020 o spremembi Uredbe (ES) št. 1008/2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti zaradi pandemije COVID-19, (UL L 165, 27.5.2020, str. 1).

<sup>17</sup> Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (prenovitev) (UL L 293, 31.10.2008, str. 3).

<sup>18</sup> Direktiva Sveta 96/67/ES z dne 15. oktobra 1996 o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih Skupnosti (UL L 272, 25.10.1996, str. 36).

deležnike v prizadetem sektorju. Komisija je zaradi dolgotrajnosti krize pripravljena po potrebi uporabiti svoja prenesena pooblastila za podaljšanje ustreznih odstopanj iz uredbe o zračnih prevozi. Uporaba načela „uporabi ali izgubi“ za letališke slotje je bila poleti 2020 začasno ustavljena, odtlej pa Komisija uporablja svoja prenesena pooblastila za podaljšanje opustitve v zimsko obdobje načrtovanja letov 2020/2021. Poleg tega bo Komisija kmalu predlagala spremembo pravil o neuporabljenih slotih, da se zagotovi učinkovita uporaba letaliških zmogljivosti in boljše ujemanje med neuporabljenimi sloti ter dejansko in napovedano ravno zračnega prometa. Prizadevala si bo tudi preprečiti zlorabe opustitve z uvedbo določenih pogojev, ki jih bo za odobritev opustitve treba izpolnjevati.

52. Svet je v svojih nedavnih sklepih<sup>19</sup> ugotovil, da je treba mobilnost delavcev v prevozništvu in prevoz obravnavati z evropskega in mednarodnega vidika. V njih je opozoril, da bi se bilo v kriznih časih treba izogibati zapiranju meja znotraj Evropske unije, pretok blaga, tudi prek vstopnih točk v Evropsko unijo, pa bi moral ostati nemoten. Komisijo je pozval, naj oblikuje krizni načrt za evropski sektor tovornega prometa v primeru pandemije ali druge resne krize, med drugim naj določi skladen regulativni okvir v zvezi z izjemami, ki bodo v veljavi ob pojavu pandemij in drugih resnih kriz, ter ukrepe za zagotovitev usklajevanja na ravni EU in jasne smernice na podlagi ocene ukrepov, sprejetih za reševanje krize zaradi COVID-19.

53. To sporočilo določa okvir za nujne elemente kriznega načrta. Komisija je zavezana temeljiti oceni in obsežnemu posvetovanju pri pripravi kriznega načrta v primeru pandemije, ki bi določal prožne, hitro izvedljive, uspešne in učinkovite ukrepe. Načrt bi moral zajemati tovorni in potniški prevoz. Komisija namerava ta načrt skupaj z zakonodajnimi predlogi, navedenimi v tem sporočilu, predložiti leta 2021 in se veseli nemotenega sodelovanja z Evropskim parlamentom in Svetom.

#### **Akcijski krizni načrt za sektor prevoza v primeru pandemije**

- revizija ureditve iz finančne uredbe;
- sistematični pregled zakonodaje EU, da se po potrebi vključijo krizne določbe;
- smernice državam članicam za zagotovitev minimalne ravni usklajevanja odstopanj od pravil o cestnem prometu glede časa vožnje in počitka;
- predlog meril za minimalne ravni osnovnih storitev na področju potniškega prevoza;
- stalno spremljanje spoštovanja voznega reda in točnosti tovornih vlakov na mejnih postajah, vključno s čakanjem;
- revizija pravil EU o dodeljevanju slotov na letališčih Skupnosti;
- podaljšanje izrednih ukrepov v zvezi z opravljanjem zračnih prevozov zaradi pandemije COVID-19 z delegiranim aktom, kadar je to upravičeno v skladu z veljavnimi merili.

## **VII. Osnovna povezljivost za potnike**

54. Prvotno je bil glavni namen zelenih pasov, da se ohranijo nedotaknjeni tovorni tokovi in zagotovi razpoložljivost bistvenih storitev, vendar je enako pomembno zagotoviti osnovno povezljivost potnikom znotraj držav članic, med njimi in širše. Vsem, ki

<sup>19</sup> Sklepi Sveta o strateškem razmisleku v zvezi s kriznim načrtom za evropski sektor tovornega prometa v primeru pandemije ali druge resne krize.

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

morajo potovati iz službenih ali družinskih razlogov<sup>20</sup>, bi bilo načeloma treba to omogočiti. To velja predvsem za tiste, ki ne morejo delati od doma ali se šolajo, zdravstveno in negovalno osebje, čezmejne ponudnike storitev in sezonske delavce itd.

55. Države članice in lokalni organi načeloma ne bi smeli prepovedati opravljanja prevoznih storitev<sup>21</sup>. Treba bi se bilo tudi izogniti omejevanju osebnega prevoza (npr. z avtomobilom, motornim kolesom ali kolesom), saj predstavlja majhno tveganje za širjenje virusa. V mestih in regijah je treba ohraniti ustrezno ponudbo kolektivnega prevoza, saj omejitve ob ustreznih zdravstvenih in sanitarnih ukrepih niso utemeljene. V spopadanju z dolgotrajno pandemijo COVID-19 niso potrebne niti omejitve letenja, če so zagotovljeni ustrezni ukrepi za zajezitev širjenja bolezni.
56. Letala, avtobusi, avtomobili, vlaki in trajekti morajo po vsej EU še naprej zagotavljati minimalne ravni osnovnih storitev, po potrebi s pomočjo javne finančne podpore v skladu s pravom Unije. V sedanjih razmerah imajo ključno vlogo, saj omogočajo osnovno mobilnost med drugimi kritičnim delavcem pri opravljanju njihovih dolžnosti. Prevoz se lahko in bi se moral opravljati varno, kot je določeno v smernicah Komisije o postopni ponovni vzpostavitvi prevoznih storitev in povezljivosti – COVID-19<sup>22</sup>. Tranzitni koridorji za kopenski promet bi morali ostati odprti. V zračnem, pomorskem, celinskem in železniškem prometu so zdaj vzpostavljeni varnostni protokoli v zvezi s COVID-19. Ključno vlogo bodo verjetno imeli tudi digitalni obrazci za lokalizacijo potnikov in aplikacije za sledenje stikom.

---

<sup>20</sup> Tudi tistim, ki so v ustrezno dokazanih razmerjih.

<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