

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА****Насоки относно постепенното възстановяване на транспортните услуги и свързаността — COVID-19**

(2020/C 169/02)

**I. Въведение**

1. Избухването на пандемията от COVID-19 имаше осезателно въздействие върху транспорта и свързаността в ЕС. Мерките за ограничаването ѝ доведоха до драстично намаляване на транспортната дейност, особено в пътническият транспорт <sup>(1)</sup>. В по-малка степен бяха засегнати товарните потоци, което се дължи отчасти на общите усилия на ЕС, за да се гарантира, че товарният транспорт продължава да се движи въпреки неговия спад, дължащ се на намаляване на икономическата активност и прекъсване на веригите на доставки.
2. Комисията издаде насоки относно временното ограничение на неналожителните пътувания <sup>(2)</sup> и предложи мерки конкретно за транспорта, в т.ч. насоки за мерки за управление на границите <sup>(3)</sup>, за прилагане на „зелени ленти“ за товарния превоз <sup>(4)</sup>, за улесняване на въздушните превози на товари <sup>(5)</sup> и за моряците, пътниците и други лица, намиращи се на борда на кораби <sup>(6)</sup>. Комисията предложи насоки за това как най-добре да бъдат защитени транспортните работници и пътниците, като същевременно се запази превозът на товари.
3. Докато ограниченията за движението на хора продължават да са в сила и товарните потоци също продължават да бъдат засегнати, тези мерки и препоръки относно движението на стоки, относно свободното движение на работници, упражняващи професии от първостепенно значение <sup>(7)</sup>, и относно транзита и репатрирането на пътници и екипажи следва да продължат да се прилагат последователно и координирано от всички държави членки. Държавите членки следва да продължат да използват мрежата от национални звена за контакт в областта на транспорта за мерките във връзка с COVID-19, координирана от Комисията.
4. С подобряването на ситуацията, свързана с общественото здраве, ще бъде важно постепенно да бъдат възстановени транспортните услуги и свързаността в степента, която епидемиологичните условия позволяват, тъй като това са ключови фактори за европейската и световната икономика и заемат основна част от ежедневието на гражданите на ЕС.
5. На 15 април 2020 г. Европейската комисия, в сътрудничество с председателя на Европейския съвет, представи съвместна европейска пътна карта <sup>(8)</sup>, в която се съдържа препоръки за вдигане на противоепидемичните мерки във връзка с COVID-19. Със съвместната европейска пътна карта беше обявено, че Комисията ще „представи също по-подробни насоки относно начините транспортните услуги, свързаността и свободното движение да бъдат постепенно възстановени токова бързо, колкото позволява здравната ситуация, както и с оглед планирането на лятната ваканция“.

<sup>(1)</sup> Напр. приблизително -90 % за въздушното движение в сравнение с предходната година (Източник: Евроконтрол); -85 % за железопътния превоз на пътници на дълги разстояния; -80 % за регионалния железопътен превоз на пътници (в т.ч. крайградските превози); почти спрял международен железопътен превоз на пътници (Източник: CER); повече от -90 % за круизните кораби и пътническите кораби в средата на април в сравнение с предходната година (Източник: EMSA).

<sup>(2)</sup> COM(2020) 115 final, COM(2020) 148 final и C(2020) 2050 final (ОВ С 102I, 30.3.2020 г., стр. 12).

<sup>(3)</sup> C(2020) 1753 final (ОВ С 86I, 16.3.2020 г., стр. 1).

<sup>(4)</sup> C(2020) 1897 final (ОВ С 96I, 24.3.2020 г., стр. 1).

<sup>(5)</sup> C(2020) 2010 final (ОВ С 100I, 27.3.2020 г., стр. 1).

<sup>(6)</sup> C(2020) 3100 final (ОВ С 119, 14.4.2020 г., стр. 1).

<sup>(7)</sup> C(2020) 2051 final (ОВ С 102I, 30.3.2020 г., стр. 12).

<sup>(8)</sup> Съвместна европейска пътна карта за вдигане на противоепидемичните мерки във връзка с COVID-19 (ОВ С 126, 17.4.2020 г., стр. 1).

6. Здравето на гражданите, включително на транспортните работници и пътниците, продължава да бъде основен приоритет. Следва да се обърне особено внимание на уязвимите групи от населението, като възрастните хора и лицата със съпътстващи заболявания, при пълно зачитане на неприкосновеността на техния личен живот. Поради това вдигането на ограниченията за пътуване и на оперативните ограничения следва да бъде постепенно, за да се защити здравето и да се гарантира, че транспортните системи и услуги, както и други съответни системи (напр. граничният контрол на външните граници) могат да се приспособят отново към по-високи обеми на товари и пътници. Това следва да бъде съпътствано от редовно актуализирани комуникационни кампании, за да се гарантира, че хората, които пътуват, могат да планират и да действат въз основа на пълно познаване на ситуацията, а следователно и на своя лична отговорност в изпълнение на препоръките, свързани със здравето, при пътуване.
7. Постепенното възстановяване на транспортните услуги и свързаността ще зависи изцяло от подхода към ограниченията за пътуване, от епидемиологичните оценки, както и от специализираните медицински препоръки относно необходимата здравно-санитарна защита и предпазни мерки. Насоките на ЕС за възстановяване на транспортните услуги и свързаността следователно не засягат и следва да останат изцяло в съответствие и съгласуваност с посочените политики и да се прилагат в рамките на съвместната европейска пътна карта.
8. Насоките предоставят обща рамка за подпомагане на органите, заинтересованите страни, социалните партньори и предприятията в транспортния сектор по време на постепенното възстановяване на свързаността. Те съдържат общи принципи, приложими за всички транспортни услуги, и специфични препоръки, предназначени да отговорят на характеристиките на всеки вид транспорт и да бъдат реалистични и приложими. Тяхната цел е да предоставят допълнителни насоки за това как постепенно да се възстановяват транспортните услуги, свързаността и свободното движение, толкова бързо, колкото позволява здравната ситуация, като същевременно се опазва здравето на транспортните работници и на пътниците. Те следва да се прилагат за транспорта в рамките на държавите членки и между тях. Независимо от това, като се има предвид трансграничното естество на транспорта, тези насоки следва да се прилагат по подходящ начин по отношение на транспортните услуги между държавите членки и държави извън ЕС веднага щом епидемиологичната обстановка позволи това.
9. Пандемията от COVID-19 засегна целия ЕС, но въздействието ѝ е различно в различните държави членки, региони и области. За да се възстанови свързаността в ЕС по начин, който е безопасен за всички засегнати лица, и за да се възстанови общественото доверие в транспортните услуги, държавите членки и институциите и агенциите на ЕС ще трябва тясно да си сътрудничат. Не е възможно да се създаде напълно безрискова среда за пътуване, нито за която и да било друга дейност, но рисковете следва да бъдат сведени до минимум във възможно най-голяма степен докато трае пандемията. Докато не бъде разработена и разпространена ефективна ваксина, съществува възможността от появата на втора вълна на пандемията или на огнища на зараза; по тази причина следва да се изготвят подходящи планове за евентуално повторно въвеждане на мерки, ако е необходимо.
10. Предвид глобалния характер на пандемията от COVID-19 и международния характер на транспортните услуги, за постепенното, навременно и безопасно възстановяване на европейските и на световните транспортни системи е необходима рамка за взаимно признаване на ситуацията, свързана с общественото здраве, и на съществуващите мерки между държавите, регионите и областите, включително между държавите членки и между ЕС и трети държави. В този контекст компетентните органи в ЕС следва да си сътрудничат във възможно най-голяма степен с трети държави, както и с международни организации в сектора <sup>(9)</sup>. Поради това ще е необходимо мерките да бъдат максимално съгласувани по отношение на своите цели и въздействие и да бъдат приемани за равностойни.
11. Както се посочва в съвместната европейска пътна карта, тези насоки са от значение и с оглед на сезона на летните отпуски и планирането на съответните пътувания. Туризмът е важен отрасъл от икономиката на ЕС и представлява неразделна част от транспорта и пътуването, като се основава на наличието на услуги за пътнически превоз като предварително условие и основен фактор за неговото развитие. Следователно своевременното възстановяване на подходяща свързаност ще бъде от решаващо значение, за да се даде възможност за постепенното възстановяване на туризма.

<sup>(9)</sup> Напр. Международната морска организация, Международната организация на труда, Международната организация за гражданско въздухоплаване, Постоянният секретариат на Транспортната общност и др.

## II. Принципи за безопасно и постепенно възстановяване на пътническия транспорт

### а) Общи принципи за възстановяване на свързаността

12. Всички видове транспортни услуги следва постепенно да бъдат възстановени приоритетно, при условие че действително се прилагат пропорционални и ефективни мерки за защита на здравето на транспортните работници и на пътниците. Тези мерки следва да бъдат в съответствие с общите критерии, принципи и препоръки, предвидени в съвместната европейска пътна карта, по-специално по отношение на епидемиологичната обстановка, политиките за граничен контрол и ограниченията за движение и пътуване.
13. Съответно мерките, които биха могли да ограничат транспортните операции, както и мерките за защита и превенция, свързани със здравеопазването, следва да останат ограничени по обхват и продължителност до необходимото за опазване на общественото здраве. Освен пропорционални, всички мерки следва да бъдат и надлежно обосновани, прозрачни, относими и специфични за всеки вид транспорт, недискриминационни, както и осигуряващи еднакви условия на конкуренция в единния пазар. Държавите членки ще трябва да гарантират съответствието на тези мерки с правилата за държавна помощ и с всички други елементи на правото на ЕС.
14. Мерките следва да се наблюдават постоянно, за да може при необходимост да бъдат преразгледани и коригирани, като се вземат предвид всички съответни експертни познания и съображения, така че мерките да останат пропорционални на актуалното състояние на общественото здраве. С появата на нови и по-ефективни решения, тяхното прилагане следва да бъде приоритетно, а по-малко ефективните или по-обременяващите мерки да може да бъдат преустановени. Следва да се спазва принципът на ефективност на разходите. Това означава, че ако съществуват няколко възможности за постигане на сравними резултати по отношение на гарантиране на здравето на транспортните работници и на пътниците, следва да се предпочете най-евтиното средство.
15. За да се защити и възстанови пълноценното функциониране на единния пазар, трансграничното предоставяне на транспортни услуги, пълната ефективност на мерките, свързани със здравеопазването, както и доверието на обществеността, държавите членки следва да предприемат действия координирано и в дух на сътрудничество. Държавите членки следва да основават решенията си за премахване на ограниченията за пътуване, свързани с COVID-19, на насоките на Комисията относно вътрешните граници от 13 май 2020 г. <sup>(10)</sup>. Те следва да бъдат съобщени на Комисията и на всички държави членки. Комисията е готова да координира премахването на ограниченията и възстановяването на транспортните услуги чрез мрежата от национални звена за контакт.
16. Това изисква и координиран подход със съседните на ЕС държави, но също и с държави извън Съюза. Каналите за координация например на Западните Балкани вече бяха разширени до съответните национални органи, които работят в тясно сътрудничество с мрежата на ЕС от национални звена за контакт в областта на транспорта. Общата цел е да се гарантира предоставянето на транспортни услуги и осигуряването на свързаност.
17. В съответствие с посочените по-горе принципи мерките следва да бъдат пропорционални и специфични за всеки вид транспорт; следва да бъдат набелязани безопасни възможности за мобилност вместо общи възпиращи мерки, които водят до парализиране на транспортните услуги в рамките на ЕС. Пример за това може да бъде засиленото и редовно почистване, дезинфекция и подходяща вентилация на транспортните възли и превозните средства <sup>(11)</sup>, вместо изцяло да се забранят съответните транспортни услуги. Този подход следва да позволи справяне с източниците на риск, като същевременно се дава възможност за постепенно възстановяване на редовните икономически и ежедневни дейности. В това отношение от решаващо значение ще бъде тясното сътрудничество между органите в областта на здравеопазването и транспорта, както и ключовите заинтересовани страни.

<sup>(10)</sup> Съобщение на Комисията — Към поетапен и координиран подход за възстановяване на свободата на движение и премахване на контрола по вътрешните граници — COVID-19, от 13 май 2020 г.

<sup>(11)</sup> В настоящото съобщение терминът „превозно средство“ се отнася, както е уместно в съответния контекст, до всички видове превозни средства, включително, между другото, леки автомобили, камиони, градски и междуградски автобуси, влакове, въздухоплавателни средства, кораби, лодки, фериботи и др.

18. Необходимо е и занаяпред превозът на товари да бъде защитен, за да се гарантира функционирането на веригите на доставки. В съвместната европейска пътна карта се посочва, че „[п]рез преходния етап следва да бъдат засилени усилията за запазване на свободно движение на стоки и за гарантиране на сигурността на веригите на доставки“. Като се започне от сегашните максимум 15 минути за пресичане на границите по „зелените ленти“ за преминаване, извършваните проверки следва постепенно и съгласувано да бъдат облекчени, като се използват установените канали за координация, като например националните звена за контакт в областта на транспорта във връзка с COVID-19 и интегрираните договорености за реакция на политическо равнище при кризи (IPCR), така че в крайна сметка да се даде възможност за преминаване на вътрешните граници както преди въвеждането на ограниченията, свързани с COVID-19, за всички товарни превозни средства и всички стоки. Тъй като трафикът ще нарасне отново, заслужава да се обърне специално внимание на ролята на мултимодалните транспортни възли, като например пристанищата или терминалите за контейнери, за подпомагане на „зелените ленти“ за преминаване. За да се гарантира функционирането на веригите на доставки, всички видове транспорт, включително вътрешните водни пътища и железопътните товарни превози, следва да се използват по най-добрия начин. Необходимо е да се осигури свободно и безпрепятствено движение на транспортните работници от първостепенно значение, като за тази цел следва да бъде разгледан достъгът до ленти за бързо придвижване в транспортните възли. По време на постепенния преход и вследствие на препоръките на органите в областта на здравеопазването проверките на здравословното състояние следва да бъдат постепенно намалени, системното поставяне под карантина (т.е. налагане на карантина независимо от наблюдаваните симптоми или резултатите от изследвания) следва да бъде преустановено, конвоите следва да бъдат премахнати; забрани за движение на превозни средства биха могли да бъдат въведени отново, ако непрекъснатостта на трафика позволява, а след края на май 2020 г. допълнителните дерогации от правилата за времето на управление и почивка следва да станат по-хармонизирани и ограничени до строго необходимото, за да се възстановят постепенно единните и лесно приложими правила на ЕС.
19. Веднага когато ситуацията, свързана с общественото здраве, позволи това, ограниченията върху индивидуалния транспорт (напр. автомобили, мотоциклети или велосипеди) следва да бъдат премахнати. Сметчането на ограниченията позволява ранно възобновяване на мобилността, особено на местно и регионално равнище (напр. дава се възможност на хората да пътуват по-далече и по-бързо на местно равнище или в рамките на държава членка). Премахването на тези ограничения с цел улесняване на индивидуалния транспорт следва да продължи да бъде в съответствие с мерките за социално дистанциране и превенция, изисквани или препоръчани от всяка държава членка.
20. В същото време следва да се увеличат възможностите за безопасен колективен транспорт в съответствие с постепенното излизане от изолация, така че да се осигурят алтернативи за мобилност за всички граждани. Това следва да се направи и обяви по начин, който спомага за възстановяване на доверието и увереността на пътниците във връзка с безопасното използване на колективния транспорт.
21. Следва да се гарантира, че превозвачите и доставчиците на услуги, които предоставят равностойни услуги по същия маршрут, са предмет на равностойни мерки. Целта следва да бъде да се осигури еднакво равнище на безопасност, яснота и предвидимост за пътниците, да се избегне дискриминацията и да се запазят еднаквите условия на конкуренция.
22. За да се гарантира, че мерките при заминаването и пристигането с който и да било вид транспорт са съпоставими, като по този начин се избегне превръщането на пътуването в твърде обременяващо или дори невъзможно, от решаващо значение е да се гарантира, че в точките на заминаване и пристигане взаимно са приети равностойни мерки, които се основават на споделени принципи и всяка от тях намалява по подходящ начин съответните рискове за здравето. Координацията между държавите членки и държавите извън ЕС следва да улесни това.
23. За да се даде възможност за по-информирано планиране на пътуването, превозвачите и доставчиците на услуги биха могли да предоставят информация относно средната степен на запълване на капацитета по конкретни маршрути или часове. Това ще бъде особено важно за услугите без резервиране на места и за местния обществен транспорт. Такава информация може да бъде предоставена онлайн или чрез специални мобилни приложения.
24. Градската мобилност вече се преосмисля в няколко държави членки, региони и градове, като например чрез разширяване на тротоарите и велосипедните алеи, адаптиране на разписанията и разработване на иновативни технологии за управление на пътничкопотока и избягване на струпването на хора. Комисията насърчава и подкрепя разработването и прилагането на нови решения за градска мобилност и мерки за улесняване на активна, колективна и споделена мобилност по безопасен начин, както и за осигуряване на доверие сред гражданите.
25. При необходимост следва да се прилагат ясни правила относно правата и задълженията на превозвачите и доставчиците на услуги (например дали операторите носят отговорност за осигуряване на дистанциране, или за отказ на достъп до транспортен възел или превозно средство без предпазна маска, или дали е надвишен определен максимален брой пътници); следва да бъде ясно определена правната рамка, която им предоставя правомощия за въвеждане на такива мерки.

б) *Защита на транспортните работници*

26. Независимо от повишения риск за тяхното здраве и благосъстояние транспортните работници от всички видове транспорт изиграха решаваща роля по време на кризата при доставката на товари, при подпомагане на функционирането на веригите на доставки, при репатрирането на гражданите на ЕС и превоза на работници от първостепенно значение до техните работни места. За да гарантират непрекъсната безопасна експлоатация — след консултации със социалните партньори — транспортните възли, доставчиците на услуги и операторите следва да прилагат принципи за непрекъснатост на дейността. Това означава също така, че транспортните работници следва да преминават необходимите консултации, да бъдат оборудвани, обучени и инструктирани как да изпълняват своите задължения, като същевременно сведат до минимум рисковете за собственото си здраве, това на техните семейства, както и здравето на техните колеги и пътници. Тук следва да се включи например информация за това как да се използва адекватно защитното оборудване, как да се поддържа хигиена, как да се сведат до минимум ненужните контакти с другите, а също така, доколкото е възможно, как да се разпознават потенциално заразени лица.
27. Транспортните работници, които поради естеството на своята работа имат активно взаимодействие с други хора (например екипажите на въздухоплавателни средства, персоналът за проверка на сигурността и безопасността на летища и пристанища, проверяващите билетите, шофьорите на автобуси и микробуси, екипажите на пътнически кораби, лодманите, персоналът, оказващ помощ на пътници, включително на лица с увреждания и с намалена подвижност), следва да бъдат оборудвани от своите работодатели с подходящ клас лични предпазни средства (ЛПС), както е уточнено по-долу. При необходимост следва да се осигури редовна смяна на такова оборудване, както и безопасното му отстраняване. Европейската агенция за безопасност и здраве при работа публикува общи насоки за работодателите относно връщането на служителите на работните места след COVID-19, които включват полезна информация относно конкретни сектори, включително транспортния сектор <sup>(12)</sup>.

в) *Защита на пътниците*

28. За всички колективни форми на превоз на пътници следва да се предприемат разумни мерки за ограничаване на контактите между транспортните работници и пътниците, както и между пътниците. Когато е осъществимо, следва да се прилагат практики за осигуряване на дистанциране между пътниците, при условие че общата здравна ситуация изисква това. Следва да се прилагат и други мерки, които намаляват риска от заразяване, като например:
- Носене на лични предпазни средства (маски, ръкавици и др.) от страна на транспортните работници.
  - Намаляване, когато е възможно, на гъстотата на пътниците в превозните средства за колективен транспорт и в зоните за изчакване (предоставянето на такива услуги с по-малък капацитет би могло да бъде адекватно подпомогнато, за да се поддържа жизнеспособността, например чрез временни задължения за извършване на обществена услуга в съответствие с приложимите правила на ЕС <sup>(13)</sup>).
  - Запазване или добавяне на защитни бариери в транспортните възли и превозните средства (напр. около водачите на превозни средства, на местата за продажба или проверка на билети).
  - Създаване на специални ленти или друг начин за отделяне на различните пътникопотоци в транспортните възли (т.е. пристанища, летища, железопътни гари, автобусни спирки, места за приставане на фериботи, възли на градския обществен транспорт и др.).
  - В транспортните възли следва да се отстранят съоръженията, които насърчават струпването на хора (напр. пейки, маси), или поне те да бъдат разположени по начин, който осигурява подходящо дистанциране.
  - Поставяне на видно място на достъпна информация относно препоръчителното поведение (напр. често миене или дезинфекциране на ръцете, спазване на подходящо разстояние), както и относно конкретните мерки, които се прилагат в дадения транспортен възел или вид транспорт.

<sup>(12)</sup> „COVID-19: guidance for the workplace“ (COVID-19: Насоки за работното място) и „COVID-19: Back to the workplace - Adapting workplaces and protecting workers“ (COVID-19: Обратно на работното място — Адаптиране на работните места и защита на работещите), [https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:\\_guidance\\_for\\_the\\_workplace#See](https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_guidance_for_the_workplace#See)

<sup>(13)</sup> Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1); Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3); Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета от 7 декември 1992 г. относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите членки (морски каботаж) (ОВ L 364, 12.12.1992 г., стр. 7).

- ж. Адекватни мерки при качването на борда и при проверките за сигурност (напр. пътниците да не се качват или слизат от автобусите от предната врата, отваряне на вратите по подразбиране, дезинфекциране на контейнерите за поставяне на лични вещи при проверките за сигурност) и други мерки, които помагат за свеждане до минимум на контакта (напр. при късите фериботни маршрути оставането в лекия автомобил или камиона би могло да бъде разрешено, ако цялостната безопасност може да бъде гарантирана в достатъчна степен).
- з. Следва да се даде приоритет на превоза на хора с увреждания, с намалена подвижност, както и на възрастни хора. На транспортните работници, които в съответствие с правилата на ЕС за правата на пътниците, предоставят помощ на хора с увреждания, с намалена подвижност, както и на възрастни хора, следва да бъдат осигурени необходимите лични предпазни средства.
29. Пътниците следва да носят маски за лице в транспортните възли и превозните средства, използвани за колективен транспорт, особено когато мерките за физическо дистанциране не могат да бъдат изцяло спазвани във всеки един момент <sup>(14)</sup>. На видно място следва да се поставят достъпни информационни материали за пътниците във връзка с безопасното им поведение (спазване на разстояние, почистване на ръцете и т.н.). Следва да бъдат създадени протоколи за управлението на потенциална зараза в тези съоръжения, които да бъдат съобщени по ясен начин на транспортните работници и да бъдат лесно достъпни за пътниците.
30. Когато физическото дистанциране е по-трудно за спазване, следва да се въведат допълнителни предпазни средства и мерки, водещи до еквивалентни нива на защита. Освен това, в случай че съществуват различни алтернативи за достигане до дестинацията, следва да се отдаде предпочитание на тези варианти, при които физическото дистанциране може да бъде адекватно осигурено, в съответствие с препоръките на органите, отговорни за общественото здравеопазване.
31. Намалването на риска от заразяване в транспортните възли и превозните средства при всички видове транспорт следва да бъде приоритет. За всички видове транспорт следва да се прилагат интензивно и редовно почистване и дезинфекциране на транспортните възли и превозните средства. В транспортните възли и превозните средства следва да бъде осигурено наличието на санитарен/дезинфекциращ гел.
32. В транспортните възли следва да се осигурят съоръжения и да се прилагат протоколи за незабавна изолация на лицата с предполагаемо заразяване с COVID-19, до предприемането на по-нататъшни подходящи мерки. За тази цел следва да се създадат специални обезопасени зони и да се осигури специален, обучен персонал с адекватни предпазни средства. Съществуващите медицински съоръжения и медицински персонал (напр. на летищата, пристанищата или на борда на корабите) следва да бъдат подсилени, за да могат да се справят с нарастващия пътнически поток, вследствие на премахването на ограниченията.
33. Следва да се отдаде приоритет на електронните продажби на билети и на предварителната резервация на места, за да се намали събирането на групи пътници в определени зони (напр. автомати за продажба на билети и пунктове за продажба) и по-добре да се контролира разрешеният брой пътници, като същевременно се гарантира достъпът до продажбата на билети на хората, които нямат достъп до електронни средства или които не са в състояние да използват такива електронни средства. Доколкото е възможно, следва да се отдаде предпочитание на безконтактната среда.
34. Продажбите в превозните средства на други стоки, включително храни и напитки, може да бъдат ограничени. С цел да се намали рискът от заразяване, операторите на интегрирани търговски обекти за пътуващи, като безмитните магазини, следва да въведат адекватни мерки, включващи например: управление на потоците пътници, за да се гарантира дистанцирането (включително използването на подова маркировка, оптимизиране на подредбата, и ако е необходимо — ограничаване на броя на клиентите); редовно почистване и дезинфекциране на обектите, оборудването и стоките; създаване на прегради между клиентите и търговския персонал в мястото на плащане; осигуряване на достатъчно пунктове за дезинфекция на ръце на цялата територия на търговския обект, както и да се изисква използването им, особено на входните и изходните точки; осигуряване на ясно видима информация за клиентите относно подходящото безопасно поведение; както и гарантиране, че търговският персонал е подходящо обучен и оборудван за работа с клиентите и стоките в съответствие с насоките, предоставени от здравните органи за безопасно поведение по време на пандемията от COVID-19.

<sup>(14)</sup> „Маски за лице“ е общ термин, който обхваща както медицински, така и немедицински маски. ECDC посочва, че „използването на немедицински маски, изработени от различни текстилни изделия, може да се обмисли, особено ако — поради проблеми с доставките — медицинските маски за лице трябва да бъдат използвани приоритетно като лични предпазни средства от страна на здравните работници“ (<https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf>). Националните органи по здравеопазване/безопасност трябва да направят допълнителни уточнения в диалог със заинтересованите страни по видове транспорт въз основа на епидемиологичния риск в съответната страна, наличността и други съображения. Определени транспортни работници и съответно пътници могат да бъдат изложени на различни нива на риск.

35. В допълнение към другите мерки, насочени към ограничаване на риска от заразяване, пътниците на доброволен принцип могат да използват мерки за проследяване на контактите и мерки за предупреждение, например, с използването на мобилни приложения, с цел откриване и прекъсване на веригите на заразяване и намаляване на риска от по-нататъшно предаване, докато рискът от предаване продължава да съществува. Достъпът до транспортни услуги не следва да бъде с условието, че се използват приложения за проследяване на контактите. Поради трансграничния характер на транспорта е важно да се осигури оперативна съвместимост и взаимно приемане на тези мерки. Ако са въведени, мерките за проследяване на контактите следва да бъдат строго ограничени до целите на справянето с пандемията от COVID-19 и да са в съответствие с общия инструментариум на ЕС за мрежата eHealth за мобилни приложения за подпомагане на проследяването на контактите в борбата на ЕС с COVID-19<sup>(15)</sup>, насоките на Комисията за мобилни приложения<sup>(16)</sup>, както и насоките на Европейския комитет по защита на данните<sup>(17)</sup>, гарантиращи най-висока степен на защита на личните данни.
36. Превозвачите и доставчици на услуги следва да въведат специални протоколи в случай, че пътници се разболеят или покажат симптоми на COVID-19 по време или непосредствено след пътуването или докато се намират в транспортния възел. Тези протоколи следва да включват ясно обозначени обезопасени зони за симптоматичните пътници, определени стъпки за това как да се сведе до минимум експозицията им към други пътници и транспортните работници, как да се събира и анализира цялата необходима информация за контактите с други пътници и транспортните работници и т.н. При пътуване със запазени места това следва да включва възможността за идентифициране и предупреждаване на другите пътници, които са били в близост до тях.

г) *По-нататък*

37. С цел възстановяване на редовните равнища на транспортните услуги и свързаността, при липсата на ваксина, ще е необходима гъвкава комбинация от повишено използване на подходящи лични предпазни средства, подходяща и безопасна вентилация, при възможност с използване на въздух от външната среда и избягване на циркулацията на вътрешния въздух, по-голям капацитет за доброволно проследяване на контактите и капацитет за обеззаразяване.
38. В средносрочен/дългосрочен план се препоръчва всички извънредни мерки, въведени по време на пандемията от COVID-19, да бъдат подложени на непрекъснат мониторинг, оценка и своевременно преразглеждане, освен ако епидемиологичната ситуация налага тяхното удължаване, или когато тези мерки са били от полза за подобряване на транспортните системи и ефективността.
39. Продължавашото прилагане на мерки за ограничаване на разпространението, както и тяхното облекчаване и постепенното възстановяване на транспортните услуги и свързаността не следва да водят до намаляване, дори и временно, на високите нива на стандартите на ЕС за безопасност и сигурност в областта на транспорта, в т.ч. здравето и безопасността на транспортните работници. Необходимо е да се избегне добавянето на проблеми, свързани с безопасността или сигурността на транспорта, в допълнение към проблемите, пред които сме изправени вследствие на пандемията от COVID-19.

### III. Практически насоки за специфични мерки за гарантиране на безопасен пътнически транспорт за всички видове транспорт в контекста на пандемията от COVID-19

а) *Общовалидни препоръки*

40. Горепосочените принципи следва да ръководят цялото постепенно възобновяване и увеличаване на пътническите превози в целия ЕС за всички видове транспорт по време на премахването на ограниченията, свързани с COVID-19, и последващото възстановяване. Тези общи принципи следва да улеснят взаимното приемане на въведените мерки в рамките на ЕС, но също и спрямо държави извън ЕС, за да се даде възможност за ефективно продължаване на транспортните услуги. Както е посочено в предходния раздел, някои принципи и мерки следва да се прилагат за транспортните възли и превозните средства за всички видове транспорт със специфични корекции, като се отчетат обстоятелствата, нуждите и осъществимостта за конкретния вид транспорт.
41. Такива общовалидни мерки включват по-специално:
- а. Най-малко докато трае първоначалното облекчаване на ограниченията, може да е необходимо броят на пътниците да бъде намален за превозните средства от определени видове транспорт, за да се гарантира, че приложимите изисквания за физическо дистанциране се спазват адекватно.

<sup>(15)</sup> [https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/ehealth/docs/covid-19\\_apps\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/ehealth/docs/covid-19_apps_en.pdf)

<sup>(16)</sup> Съобщение на Комисията относно насоки за мобилните приложения, които подпомагат борбата с пандемията от COVID-19, във връзка със защитата на данните (ОВ С 124I, 17.4.2020 г., стр. 1).

<sup>(17)</sup> [https://edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-042020-use-location-data-and-contact-tracing\\_en](https://edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-042020-use-location-data-and-contact-tracing_en)

- б. Доброволното използване на мобилни приложения за проследяване на контактите следва да се счита като допълнително ниво на намаляването на риска.
  - в. Транспортните работници следва да бъдат снабдени с ЛПС и, когато е възможно, с прегради от пътниците.
  - г. Често почистване и дезинфекциране на транспортните възли и превозните средства, както и повишена честота на събиране на отпадъците.
  - д. Систематично монтиране на пунктове за дезинфекция на ръцете, както и налагане на изискване, когато е възможно, за тяхното използване.
  - е. Усилване на вентилацията, филтрирането на въздуха и, когато е целесъобразно, отдаване на приоритет на използването на свеж въздух.
  - ж. Носене на маски от пътниците, особено в случаите, когато мерките за дистанциране не могат да бъдат изцяло спазвани във всеки един момент.
  - з. Билетите и информацията следва да се предоставят по електронен път и автоматично. Следва силно да се насърчават и приоритизират електронните предварителни продажби на билети, както и процедурите за предварително регистриране, резервиране и записване.
  - и. Регистрирането, товаренето и разтоварването на багаж следва да бъдат организирани така, че да се избягва струпването на пътници.
  - й. Поръчването на услуги и храна на борда следва, когато е възможно, да бъде улеснено в момента на заявката за пътуване, за да се намалят контактите между персонала и пътниците.
  - к. На видно място в транспортните възли и в превозните средства следва да е изложена достъпна информация относно прилаганите процедури за безопасно поведение, а също и необходимите предпазни средства за пътниците, като тази информация се предоставя предварително преди всяко пътуване.
42. Организациите на заинтересованите страни, операторите и доставчиците на услуги, които развиват дейност в различните видове транспорт, следва да разработят и въведат адекватни мерки, насочени към специфичните обстоятелства във всеки вид транспорт. Те следва да са в съответствие с общите и специфичните за дадения вид транспорт принципи и с препоръките, дадени в настоящите насоки. Тези мерки следва да бъдат преразглеждани непрекъснато и при необходимост да бъдат адаптирани, за да се осигури тяхната ефективност за опазване на здравето на транспортните работници и пътниците.
43. Освен това следва да се въведат и прилагат следните мерки, като се вземат предвид специфичните характеристики и нужди на всеки вид транспорт:
- б) *Въздухоплаване*
44. Въздухоплаването има дългогодишен опит в областта на управлението на рисковете за безопасността и сигурността и е свикнало да функционира в среда с висока степен на контрол. Възстановяването на доверието на пътниците, че авиацията е безопасен начин на пътуване, ще бъде средство за излизане от кризата. За тази цел от основно значение ще бъде заинтересованите страни в сферата на въздухоплаването и здравеопазването да направят широкодостъпна информацията относно съществуващите мерки, както и относно това, как тези мерки намаляват рисковете. Секторът на въздухоплаването следва да гарантира, че мерките във всеки един момент са ясно видими, координирани и съобщавани на пътниците.
45. Намаляването на риска от разпространение на COVID-19 следва да се основава на същите принципи, като използваните за управление на рисковете за безопасността и сигурността, включително мониторинг на съответствието, преглед на редовни интервали на ефективността на мерките, както и адаптиране на мерките към променящите се нужди и подобрените методи и технологии, като се има предвид обаче, че летищата и авиокомпаниите не са квалифицирани да предоставят здравни услуги като вземането на решения за здравен скрининг на пътниците, които следва да бъдат привеждани в действие от компетентните органи.
46. За да се гарантира, че мерките при заминаването и пристигането са съпоставими, като по този начин се избегне превръщането на пътуването в твърде обременяващо или дори невъзможно, от решаващо значение е да се гарантира, че в точките на заминаване и пристигане взаимно са приети равностойни мерки, които се основават на споделени принципи и всяка от тях намалява по подходящ начин съответните рискове за здравето. С цел това да стане по-лесно, е полезно да се разработят конкретни критерии, които следва да се превърнат в международно признат подход. Използването на равностойни стандарти и прилагането на реципрочност по отношение на мерките, както и тяхното приемане могат да бъдат главните фактори в помощ на въздухоплаването в ЕС и в глобален контекст. Поради това от ключово значение ще бъде тясното сътрудничество с държави извън ЕС и международни партньори, включително Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО).



47. В сътрудничество с Комисията, Европейския център за профилактика и контрол върху заболяванията (ECDC) и компетентните органи, Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ) ще предложи в следващите седмици технически оперативни насоки за улесняване на координирания подход и за подпомагане на националните органи в областта на въздухоплаването, авиокомпаниите, летищата и други заинтересовани страни в сферата на въздухоплаването. В тези технически оперативни насоки ще бъдат отчетени принципите за управление на безопасността, разработени с цел осигуряване на безопасността на европейската авиационна система, и ще бъде определен базов протокол за здравна безопасност във въздухоплаването, предложен за прилагане в целия ЕС.
48. Протоколът следва да включва следните мерки:
- a. Усилване на вентилацията, филтриране на въздуха до болничен стандарт и вертикална насоченост на въздушния поток.
  - б. Ограничаване на рисковете от заразяване в целия процес на пътуване (напр. избягване на концентрацията на пътници, ограничаване на взаимодействията на борда, проучване на най-подходящото разпределение на местата въз основа на техническите ограничения, както и отдаване на приоритет на електронните документи и средства за плащане).
  - в. Намалване на движението в пътническия салон (напр. по-малко ръчен багаж, по-малко взаимодействия с екипажа).
  - г. Адекватно управление на потоците пътници (напр. изискване за по-ранно идване на летището; отдаване на приоритет на електронната регистрация/саморегистрацията; осигуряване на дистанциране и свеждане до минимум на контактите в местата за регистриране на багажа, проверките за сигурност и граничния контрол, при качването на борда и при получаването на багажа); на пътниците още преди пътуването следва да се предоставя достъпна информация за летищните процеси.
49. В предстоящите технически оперативни насоки на ЕААБ и ECDC ще бъдат определени допълнителни мерки за смекчаване на последиците, в тясна координация с националните компетентни органи, с цел въвеждане на хармонизирани мерки за изпълнение на полети в целия ЕС.
- в) *Автомобилен транспорт*
50. Следва да се осигурят високи нива на хигиена във всички части на терминалите, зоните за почивка (напр. по автомагистралите), покрити съоръжения за паркиране, бензиностанции и зарядни станции, включително редовно почистване и дезинфекциране, за да се ограничи рискът за ползвателите на пътя от заразяване. На бензино- и другите станции следва да се извършва управление на потока пътници. Когато не могат да се осигурят адекватни нива на опазване на общественото здраве, следва да се предвиди затварянето на някои места за спиране или станции.
51. Автобусен транспорт: За постепенното възобновяване на пътуванията с автобуси ще са необходими подходящи мерки за разграничаване на регионалните услуги и услугите на дълги разстояния. Подходите, особено при автобусните услуги с пресичане на държавни граници, следва да бъдат координирани между държавите членки и операторите, за да могат да бъдат ефективни. Следва да се въведат практики за безопасна експлоатация, включително, например, качване в превозното средство от задната врата, а за проветряване — използване във възможно най-голяма степен на прозорците, вместо климатичната инсталация. В допълнение местата следва да бъдат оптимизирани, доколкото е осъществимо (напр. семействата могат да седят заедно, а лицата, които не пътуват заедно, следва да бъдат разделени). В микробусите на пътниците не следва да бъде разрешено да седят до водача, освен ако е възможно физическо отделяне. На операторите на редовни автобусни линии трябва да се даде възможност постепенно да възстановят мрежата, в зависимост от националните ограничения. С цел това да стане по-лесно, държавите членки следва да въведат опростени и бързи процедури, които да дадат възможност на операторите бързо да адаптират своите услуги, без да излагат на риск здравето и безопасността на транспортните работници. Ако е възможно, контактът на персонала с багажа на пътниците следва да бъде ограничен, като пътниците следва сами да товарят и разтоварват багажа си.
52. Превози с лек автомобил/ван при поискване (такси, гражданско такси): Такситата и гражданските таксита в голяма степен продължиха работа със специфични защитни мерки за водачите и ограничения само до един пътник или няколко души от едно и също домакинство. Тези услуги следва да продължат да оперират със специфични хигиенни мерки и мерки за намаляване на риска. Дружествата следва да предоставят на водачите маски и дезинфектанти. Купето на превозното средство следва да бъде дезинфекцирано възможно най-често. Водачите на таксита или граждански таксита следва да избягват физическия контакт с пътниците и винаги да отдават приоритет на електронните плащания. Дружествата следва да осигурят на водачите системи за физическо отделяне (напр. пластмасови завеси или прегради) в превозните средства, за да се ограничи контактът с пътниците. На пътниците не следва да бъде разрешено да седят до водача, освен ако е възможно физическо отделяне. Дружествата следва да споделят съответната информация с пътниците преди пътуването.

г) *Железопътен транспорт*

53. С цел да се възобновят пътническите превози, е важно да се уверят пътниците, че използването на колективен транспорт е безопасно. Мерките трябва да бъдат добре обяснени, видими и ефективни. Мерките, особено при международните железопътни услуги, е необходимо да бъдат координирани между държавите членки и операторите, за да бъдат ефективни. Асоциациите и организациите на работещите в железопътния сектор работят в посока постигането на общи правила.
54. Имайки предвид големия брой превозвани пътници дневно и броя на обслужваните гари, спазването на общите правила за безопасно поведение за опазване на общественото здраве, по-специално достатъчното дистанциране, зависи също така от грижата и чувството за отговорност на всеки пътник. Проверките на случаен принцип следва да гарантират добро равнище на съответствие.
55. Тъй като железопътният транспорт продължи да функционира по време на пандемията от COVID-19, вече са въведени редица мерки, които могат да бъдат запазени и адаптирани, ако е необходимо:
- а. Задълженията за дистанциране следва да се прилагат по отношение на влаковете, където това е необходимо, особено докато броят на пътниците е сравнително малък. С цел да се даде възможност за спазване на дистанцирането, честотата и капацитетът на влаковете следва да се увеличат, ако е необходимо, за намаляване на гъстотата на пътниците.
  - б. Железопътните оператори следва да въведат задължително резервиране на място за влаковете на дълги разстояния и за регионалните влакове, с посочване на името/гарата на качване и на местоназначение на пътниците. Като алтернатива, и особено за влаковете на къси разстояния, от пътниците следва да се изисква да оставят помежду си празни места, с изключение на пътниците от едно и също домакинство.
  - в. Железопътните оператори следва да използват системи за преброяване на пътниците на борда, които са на разположение особено за пътнически и крайградски влакове (на базата на телото, броя стъпки в зоните на вратите, както и алгоритми за преброяване чрез видеонаблюдение, които обаче не позволяват разпознаване на хората), за да управляват капацитета. Определянето на разписанията и маршрутите може да се нуждае от гъвкави корекции, включително оптимизиране на капацитета по координиран начин, за да се отговори на търсенето и на необходимостта от намаляване на гъстотата на пътниците.
  - г. На бензино- и другите станции следва да се извършва управление на пътническия поток. Когато не могат да се осигурят адекватни нива на опазване на общественото здраве, следва да се предвиди затварянето на някои места за спиране или станции.
  - д. Пътуванията в ненатоварените часове следва да бъдат насърчавани със стимули като коригирани цени или гъвкаво работно време в случая на крайградските влакове, за да се избягват струпванията.
  - е. С цел избягване на пипане от пътниците на дръжките или бутоните на вратите, при всяка спирка вратите следва да се отварят автоматично или дистанционно от машиниста.
56. Европейската агенция за железопътен транспорт (ERA), която има съответния експертен опит в областта на железопътните операции и на общите методи за безопасност, както и широка мрежа от канали за комуникация (с органите, операторите и производителите), е готова да поеме ключовата роля, с цел осигуряване на споделянето на най-добри практики. Чрез съвместното предприятие Shift2Rail вече се проучват възможностите за подпомагане на разработването на мобилни приложения, на базата на анонимизирани и обобщени данни<sup>(18)</sup>, за да се разберат причините за струпвания на хора в гарите, като те могат да бъдат от полза и в обществения транспорт.

д) *Воден транспорт*

57. Водният пътнически транспорт намаля значително. За възстановяване на доверието както на пътниците, така и на екипажите ще бъдат необходими мерки за гарантиране на общественото здраве. Мерките следва да бъдат съобразени с вида на плавателния съд и с характера и продължителността на пътуванията, които в сектора на водния транспорт могат да се различават съществено. Може да е необходимо да се увеличи броят на плавателните съдове и пътуванията, особено когато превозът с фериботи е от основно значение за свързаността с отдалечени райони и острови.

<sup>(18)</sup> Препоръка (ЕС) 2020/518 на Комисията от 8 април 2020 г. относно общ инструментариум на Съюза за използване на технологии и данни за борба с кризата, породена от COVID-19, и за нейното преодоляване, и по-специално относно мобилните приложения и използването на анонимизирани данни за мобилността (ОВ L 114, 14.4.2020 г, стр. 7).

58. Мерките за работещите в областта на морския транспорт са описани подробно в насоките относно опазването на здравето на лицата, намиращи се на борда на кораби <sup>(19)</sup>. Работниците, включително тези на борда на кораби и в пристанищата, следва да имат достъп до лични предпазни средства <sup>(20)</sup> и адекватни медицински грижи във всеки един момент от тяхната работа. Преките взаимодействия между лицата на борда следва да бъдат намалени, доколкото е възможно, за да се избегне рискът от предаване на заразата.
59. Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ) е готова да улесни обмена на най-добри практики и информация, които могат да бъдат полезни на компетентните органи и заинтересованите страни (напр. във връзка с проследяването на плавателните съдове, здравни доклади и др.). Освен това, като се има предвид международният характер на корабоплаването, сътрудничеството с държави извън ЕС и с международни организации, включително Международната морска организация (ММО), ще бъде важно за улесняване на сътрудничеството в световен мащаб, както и на еквивалентността и реципрочността между мерките и практиките, свързани с COVID-19.
60. Въз основа на съществуващия опит и мерки, които вече се прилагат от държавите членки, операторите и всички други субекти, участващи във водния транспорт (пристанища, фериботни терминали, съответни национални органи), следва да прилагат следните мерки:
- а. Осигуряване на възможност за спазване на изискванията за дистанциране на борда на плавателните съдове, включително чрез намаляване на допустимия брой пътници.
  - б. Ограничаване на достъпа до кейовете за качване/слизване само до пътниците, притежаващи билет; определяне на места за пътниците.
  - в. На пристанищата следва да се предвиди обособяването на специални пътеки за разделяне на влизашите и излизашите пътници.
  - г. Когато условията го позволяват, преместване на колкото се може повече пътници в отворените пространства на плавателния съд.
  - д. В случай че на пътниците е препоръчано или се изисква да останат в превозните си средства на борда на фериботите по време на кратките пътувания (напр. по-малко от един час), такава мярка следва да се прилага само за откритите палуби, освен ако са взети допълнителни предпазни мерки за безопасност в съответствие с приложимите правила на ЕС. Когато е необходимо, капацитетът на палубите следва да бъде коригиран, за да се осигури безопасността и следва да присъства персонал, който е обучен в пожарогасене.
  - е. Почистването и дезинфекцирането на плавателните съдове и бреговете съоръжения следва да бъде в съответствие с Предложените процедури <sup>(21)</sup>, изготвени от съвместното действие EU Healthy Gateways.
  - ж. За круизните кораби и, когато е приложимо, за фериботите следва да се разработят специални протоколи за почистване и поддържане на хигиената, с които се свежда до минимум рискът от взаимно заразяване между пътническите каюти.
  - з. Следва да се разработят протоколи между корабните оператори и бреговете съоръжения за лица, за които има подозрения или е потвърдено заразяването с COVID-19, включително мерки преди, по време и след пътуването. За тази цел следва да са налице процедури за здравен скрининг, да са осигурени карантинни помещения, както и да е организирано адекватно взаимодействие с лицето под карантина.
  - и. Круизните кораби следва да разполагат с достатъчен капацитет на борда за изследване за COVID-19, който да се използва, когато за даден пътник или член на екипажа се предполага, че е заразен.
61. При предишни пандемии от COVID-19 на круизни кораби се открие ясно особената уязвимост на затворените пространства по време на продължителни пътувания. Преди круизните кораби да възобновят дейността си, корабните оператори следва да въведат строги процедури за намаляване на риска от предаване на заразата на борда и да предвидят подходящи медицински грижи в случай на заразяване. Постепенното възстановяване на круизните услуги следва да се координира на равнище ЕС и на международно равнище, като се отчита състоянието на общественото здраве в съответните държави. Преди началото на пътуването операторите на круизни кораби следва

<sup>(19)</sup> Съобщение на Комисията „Насоки относно опазването на здравето, репатрирането и пътническите услуги за моряците, пътниците и други лица, намиращи се на борда на кораби“ (ОВ С 119, 14.4.2020 г., стр. 1).

<sup>(20)</sup> Доклад на съвместното действие на ЕС Healthy Gateways „Преглед на личните предпазни средства (ЛПС), препоръчани за персонала в точките за влизане и екипажите на борда на транспортните средства в контекста на COVID-19.

<sup>(21)</sup> Предложени процедури за почистване и дезинфекциране на кораби по време на пандемията или когато на борда е установен случай на COVID-19; [https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU\\_HEALTHY\\_GATEWAYS\\_COVID-19\\_Cleaning\\_Disinfection\\_ships\\_09\\_4\\_2020\\_F.pdf?ver=2020-04-09-124859-237](https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_Cleaning_Disinfection_ships_09_4_2020_F.pdf?ver=2020-04-09-124859-237)

да осигурят в случай на необходимост влизане в пътните пристанища и получаването от пътниците и членовете на екипажа на медицинско лечение, както и възможност за организирането на репатриране и на замени в екипажа. За да се гарантира непрекъснатостта и безопасността на морския транспорт, Комисията ще продължи да предприема стъпки за улесняване и координиране на усилията на държавите членки с оглед на създаване на възможност за смяна на екипажа в техните пристанища.

е) *Градска мобилност*

62. В много градове и региони общественят транспорт (автобуси, метро, трамваи, градски и крайградски влакове и др.) продължи да функционира по време на пандемията от COVID-19. За да се подготвим за времето, когато броят на пътниците отново ще се увеличи, следва да се въведат подходящи мерки, за да се гарантира най-висока степен на безопасност за пътниците, като например:
- а. Изискване за безопасна минимална дистанция, например използване на стикери или подова маркировка, по които пътниците да се водят, за да спазват безопасна дистанция в превозните средства.
  - б. Контактите между водачите и пътниците следва да бъдат сведени до минимум (напр. чрез използването на прегради, премахване на качването от предната врата, насърчаване на електронните билети и начини на плащане).
  - в. Увеличаване и адаптиране на оперативната честота, както и коригиране на маршрутите, за да се позволи безопасна минимална дистанция при увеличаване на броя на пътниците и за по-добро обслужване на някои направления (напр. когато броят на желаещите да пътуват е много голям).
  - г. С цел избягване на пипане от пътниците на дръжките или бутоните на вратите, при всяка спирка вратите следва да се отварят автоматично или дистанционно от водача.
  - д. Оптимизиране на пътничкопотоците на спирките и транспортните възли, с цел избягване на струпвания и на образуването на часове на върхово натоварване, както и за свеждане до минимум на контактите чрез използване на иновативни технологии и мобилни приложения (напр. предвиждане на гъстотата и образуването на струпвания, монтиране на броячи за пътниците на вратите с ограничаване на максималния брой на хората, организиране на времеви интервали за пътуване с предварителна заявка и др.), както и позволяване на гъвкавост на работното време.
63. От основно значение е ясното съобщаване на всички предприети мерки, за да се улесни безпроблемното им прилагане, да се успокоят гражданите и да се запази доверието им в обществения транспорт. Комуникационните кампании (напр. стикери „стойте зад маркировката на земята“) също така показваха, че са ефективни. Много от мерките, които може да са необходими (напр. управлението на струпвания, на достъпа до транспортни възли и превозни средства, запазването на социалното дистанциране и др.), имат последици, които излизат извън обхвата на обществения транспорт и следва да бъдат разработени в сътрудничество със здравните органи и други заинтересовани страни, с ясно определяне на правата и задълженията на всеки участник. Произтичащите от това допълнителни разходи може да бъдат включени в договорите за обществени услуги.
64. Решения за споделена мобилност: Дружествата за споделена мобилност следва да въведат различни мерки за защита на водачите и пътниците от заразяване. Превозните средства за отдаване под наем следва да бъдат щателно дезинфекцирани след всяка употреба, а превозните средства, предназначени за споделено ползване, следва да бъдат дезинфекцирани най-малко веднъж дневно, ако се използват. Следва да се увеличи дезинфекцирането при услугите, използващи станции (напр. споделените велосипеди). Дружествата за отдаване под наем на електрически тротинетки и велосипеди следва да ги дезинфекцират най-малко при всяка смяна на батерията.
65. Активна мобилност: Много европейски градове предприемат стъпки за превръщане на активната мобилност (ходенето пеша и използване на велосипед) в безопасен и по-привлекателен вариант за мобилност по време на пандемията от COVID-19. В градските зони може да се предвиди възможността за временно разширяване на настилката и увеличаване на пространството на пътя за вариантите на активна мобилност, за да се улесни нуждата на населението да се придвижва по безопасен и ефикасен начин, като същевременно се намали максимално разрешената скорост за превозните средства в зоните с увеличена активна мобилност.
66. Споделянето на най-добри практики, идеи и иновации за безопасна мобилност в градските и крайградските райони по време на пандемията от COVID-19 започна чрез специални платформи и мрежи и е от ключово значение такова сътрудничество и обмен на знания да продължи да се развива. Комисията ще обедини също така държавите членки, местните власти и заинтересованите страни, работещи в сферата на градската мобилност, за да анализира въздействието на пандемията върху градската мобилност, да извлече поуки и да събере натрупания досега опит, както и да определи възможностите за по-устойчива мобилност в ЕС в съответствие с Европейския зелен пакт.

#### IV. Заключение

67. Комисията ще продължи да работи с други институции, агенции и органи на ЕС, с държавите членки, заинтересованите страни в сферата на транспорта и международните партньори, за да координира действията и да улесни прилагането на настоящите насоки по прозрачен и обективен начин. Комисията ще следи, по-специално, мерките за ограничаване на разпространението и тяхното постепенно премахване да не подкопават единния пазар или да създават дискриминационно въздействие, противоречащо на Договорите, между транспортните оператори и доставчици на услуги от ЕС, както и че те не водят до дискриминация между граждани или работници от ЕС на основание национална принадлежност.
68. Ситуацията остава динамична и Комисията ще продължи да работи с компетентните органи, организациите на заинтересованите страни, транспортните оператори и доставчици на услуги, за да коригира и актуализира нашите подходи и мерки, като взема предвид последното епидемиологично развитие, отзивите за ефективността на съществуващите мерки, както и нуждите на гражданите на ЕС и на нашата икономика. Докато продължава пандемията от COVID-19, публичните органи, заинтересованите страни и гражданите трябва да останат бдителни, като поддържат високо равнище на готовност за потенциално увеличаване на броя на заразените. В този контекст Комисията непрекъснато ще извършва мониторинг на изпълнението на настоящите насоки и ще ги актуализира, ако е необходимо, за да се осигури тяхната ефективност при променящите се обстоятелства.
69. Съсредоточавайки се върху възстановяването на транспортните услуги и свързаността, е необходимо да се обърне внимание на устойчивото и интелигентно възстановяване на транспортния сектор на ЕС, така че той да може да възвърне силата си отпреди кризата, да остане конкурентоспособен в световен мащаб и да запази основното си значение за икономиката на ЕС и за живота на гражданите. Извлечените поуки от кризата с COVID-19 ще бъдат отразени в предстоящата стратегия за устойчива и интелигентна мобилност през 2020 г.
-