SDĚLENÍ KOMISE

Pokyny k postupné obnově dopravních služeb a konektivity – COVID-19

(2020/C 169/02)

I. Úvod

1. Rozšíření onemocnění COVID-19 má na dopravu a konektivitu v EU zásadní dopad. Opatření, jejichž cílem je pandemii omezit, vedla k dramatickému poklesu dopravy, zejména přepravy cestujících ([1]). Toky nákladní dopravy jsou ovlivněny méně, částečně díky kolektivnímu úsilí EU o to, aby nákladní doprava i nadále fungovala, ovšem kvůli poklesu hospodářské činnosti a narušení dodavatelských řetězců došlo k omezení jejího objemu.

2. Komise vydala pokyny týkající se omezení cest, jež nejsou nezbytně nutné ([2]), a předložila opatření zaměřená specificky na oblasti dopravy, včetně pokynů týkajících se opatření správy hranic ([3]), zavádění zelených pruhů pro nákladní dopravu ([4]), usnadnění leteckého nákladního provozu ([5]), jakož i námořníků, cestujících a jiných osob na palubách lodí ([6]). Komise dala k dispozici pokyny, jak co nejlépe chránit pracovníky v dopravě a cestující a zároveň zajistit kontinuitu nákladní dopravy.

3. Dokud zůstanou v platnosti omezení pohybu osob a potenciálně budou stále postiženy i toky nákladní dopravy, měla by být tato opatření a doporučení, pokud jde o toky zboží, volný pohyb pracovníků vykonávajících kritická povolání ([7]), tranzit a repatriace cestujících a posádek, nadále uplatňována jednotně a koordinovaně všemi členskými státy. Členské státy by měly i nadále využívat síť vnitrostátních kontaktních míst reakce na COVID-19 pro oblast dopravy, kterou koordinuje Komise.

4. S tím, jak se situace v oblasti veřejného zdraví začíná zlepšovat, bude důležité postupně obnovovat dopravní služby a konektivitu v rozsahu, v jakém to umožní epidemiologické podmínky, neboť se jedná o klíčové faktory podmiňující fungování EU a globálního hospodářství a o základní součásti každodenního života občanů EU.

5. Dne 15. dubna 2020 předložila Evropská komise ve spolupráci s předsedou Evropské rady společný evropský plán ([8]), který stanovil doporučení týkající se rušení opatření proti šíření COVID-19. Ve společném evropském plánu se uvádí, že Komise také „předloží podrobnější pokyny, jakým způsobem postupně obnovit dopravní služby, konektivitu a volný pohyb tak rychle, jak to situace v oblasti zdraví umožní, a to i s ohledem na plánování cest v rámci letních dovolených“.

([1]) Např.: letový provoz zhruba −90 % oproti předchozímu roku (zdroj: Eurocontrol), dálková osobní železniční doprava −85 %, regionální osobní železniční doprava (včetně příměstské) −80 %, mezinárodní osobní železniční doprava se téměř zastavila (zdroj: CER), výletní a osobní lodě přes −90 % (v polovině dubna v meziročním srovnání); zdroj: EMSA).

([2]) COM(2020) 115 final, COM(2020) 148 final a C(2020) 2050 final (Úř. věst. C 102I, 30.3.2020, s. 12).

([3]) C(2020) 1753 final (Úř. věst. C 86I, 16.3.2020, s. 1).

([4]) C(2020) 1897 final (Úř. věst. C 96I, 24.3.2020, s. 1).

([5]) C(2020) 2010 final (Úř. věst. C 100I, 27.3.2020, s. 1).

([6]) C(2020) 3100 final (Úř. věst. C 119, 14.4.2020, s. 1).

([7]) C(2020) 2051 final (Úř. věst. C 102I, 30.3.2020, s. 12).

([8]) Společný evropský plán rušení opatření proti šíření COVID-19 (Úř. věst. C 126, 17.4.2020, s. 1).

6. Klíčovou prioritou zůstává zdraví občanů, včetně pracovníků v dopravě a cestujících. Zvláštní pozornost by se měla zaměřit na zranitelné skupiny obyvatel, jako jsou starší lidé a osoby se zdravotními problémy, a to při plném respektování jejich soukromí. Uvolňování cestovních a provozních omezení by proto mělo být postupné s cílem zajistit ochranu zdraví a to, aby se dopravní systémy a služby i další související systémy (např. hraniční kontroly na vnějších hranicích) mohly znovu přizpůsobit vyššímu objemu nákladu a počtu cestujících. To by mělo být doprovázeno neustále aktualizovanými komunikačními kampaněmi, které pomohou zajistit, aby cestující při svém plánování a konání vycházeli z plné informovanosti o situaci, a tudíž i ze své individuální odpovědnosti při dodržování zdravotních doporučení pro cestování.

7. Postupné obnovování dopravních služeb a konektivity bude zcela záviset na přístupu k omezením cestování a epidemiologických posouzeních, jakož i na odborných lékařských doporučeních, pokud jde o nezbytnou zdravotní a hygienickou ochranu a prevenci. Těmito pokyny EU pro obnovu dopravních služeb a konektivity tudíž nejsou uvedené oblasti politiky dotčeny. Pokyny by s těmito politikami měly zůstat plně v souladu a ve shodě a měly by se používat v rámci společného evropského plánu.

8. Pokyny představují společný rámec pro podporu orgánů, zúčastněných subjektů, sociálních partnerů a podniků působících v odvětví dopravy během postupného obnovování konektivity. Tvoří je obecné zásady platné pro všechny dopravní služby a konkrétních doporučení, jež jsou navržena pro reálné a praktické použití a se zohledněním charakteristických rysů jednotlivých druhů dopravy. Jejich cílem je poskytnout další vodítko, jak postupně obnovovat dopravní služby, konektivitu a volný pohyb tak rychle, jak to situace v oblasti zdraví dovolí, a zároveň chránit zdraví pracovníků v dopravě a cestujících. Měly by se použít na dopravu uvnitř členských států i mezi nimi. S ohledem na přeshraniční povahu dopravy by však tyto pokyny měly být odpovídajícím způsobem uplatňovány v dopravních službách mezi členskými státy a zeměmi mimo EU, jakmile to epidemiologická situace umožní.

9. Rozšíření onemocnění COVID-19 postihlo celou EU, ale jeho dopady v jednotlivých členských státech, regionech a oblastech se liší. Pro obnovu konektivity v celé EU způsobem, který je pro všechny zúčastněné bezpečný, a v zájmu obnovení důvěry veřejnosti v dopravní služby by členské státy a orgány a agentury EU měly úzce spolupracovat. Zcela bezrizikové prostředí pro cestování (stejně jako pro jakoukoli jinou činnost) není realizovatelné, ale je třeba po dobu trvání pandemie rizika pokud možno minimalizovat. Dokud nebude vyvinuta široce dostupná účinná očkovací látka, existuje nadále možnost vzniku druhé vlny infekcí nebo klastrů ohnisek. Proto by měly být vytvořeny plány pro případné znovuzavedení opatření, bude-li to nezbytné.

10. Vzhledem ke globální povaze rozšíření onemocnění COVID-19 a k mezinárodní povaze dopravních služeb je pro postupnou, včasnou a bezpečnou obnovu evropských, ale i globálních dopravních systémů nezbytný rámec pro vzájemné uznávání situace v oblasti veřejného zdraví a zavedených opatření mezi zeměmi, regiony a oblastmi, a to i mezi členskými státy a mezi EU a třetími zeměmi. V této souvislosti by měly příslušné orgány v EU v nejširším možném rozsahu spolupracovat s třetími zeměmi a s mezinárodními organizacemi v dotčených odvětvích ([9]). Bude proto nezbytné, aby cíle a účinky opatření byly co nejvíce sladěny a aby byla opatření uznávána jakožto rovnocenná.

11. Jak je uvedeno ve společném evropském plánu, tyto pokyny jsou rovněž relevantní vzhledem k sezoně letních dovolených a plánování souvisejících cestovních služeb. Cestovní ruch je významným odvětvím hospodářství EU, je ze své podstaty spojen s dopravou a cestováním a zároveň je závislý na dostupnosti služeb v přepravě cestujících, která je jeho základní podmínkou a předpokladem fungování. Včasná obnova přiměřené konektivity bude tudíž zásadní k tomu, aby mohlo dojít k postupné obnově cestovního ruchu.

([9]) Jako je Mezinárodní námořní organizace, Mezinárodní organizace práce, Mezinárodní organizace pro civilní letectví, stálý sekretariát Dopravního společenství atd.

II. **Zásady bezpečné a postupné obnovy přepravy cestujících**

a) *Obecné zásady pro obnovu konektivity*

12. Přednostně by měly být postupně obnovovány všechny druhy dopravních služeb, přičemž se musí reálně zavést přiměřená a účinná opatření na ochranu zdraví pracovníků v dopravě a cestujících. Tato opatření by měla být v souladu s obecnými kritérii, zásadami a doporučeními stanovenými ve společném evropském plánu, zejména pokud jde o epidemiologickou situaci a politiky v oblasti hraničních kontrol a omezení pohybu a cestování.

13. Vzhledem k tomu by rozsah a trvání opatření, která by mohla omezovat přepravní činnosti, jakož i ochranných a preventivních opatření v oblasti zdraví měly být omezeny na míru nezbytně nutnou pro ochranu veřejného zdraví. Kromě toho, že všechna opatření mají být přiměřená, měla by být také řádně odůvodněná, transparentní, relevantní a specifická pro jednotlivé druhy dopravy, nediskriminační a zachovávat rovné podmínky na jednotném trhu. Členské státy budou muset zajistit soulad těchto opatření s pravidly státní podpory a se všemi ostatními prvky práva EU.

14. Opatření by měla být průběžně sledována, aby se v případě potřeby dala s ohledem na veškeré příslušné odborné poznatky a zřetele přehodnotit a upravit tak, aby odpovídala aktuální úrovni potřeb v oblasti veřejného zdraví. Jakmile budou k dispozici nová, účinnější řešení, měla by být prioritně zaváděna, aby se opatření méně účinná nebo více zatěžující mohla zrušit. Je nutné dodržovat zásadu nákladové efektivnosti. To znamená, že pokud existuje několik možností, jak dosáhnout srovnatelných účinků, pokud jde o zajištění zdraví pracovníků v dopravě a cestujících, měla by dostat přednost nejméně nákladná varianta.

15. V zájmu ochrany a obnovy plného fungování jednotného trhu, přeshraničního poskytování dopravních služeb, plné účinnosti opatření v oblasti zdraví, jakož i důvěry veřejnosti by členské státy měly přijímat opatření koordinovaně a ve vzájemné spolupráci. Členské státy by měly při rozhodování o zrušení cestovních omezení souvisejících s COVID-19 vycházet z pokynů Komise ze dne 13. května 2020 týkajících se vnitřních hranic ([10]). Měla by být oznámena Komisi a všem členským státům. Komise je připravena koordinovat rušení omezení a obnovu dopravních služeb prostřednictvím sítě vnitrostátních kontaktních míst.

16. To rovněž vyžaduje koordinovaný přístup se zeměmi sousedícími s EU, ale také s dalšími zeměmi. Koordinační kanály (například na západním Balkáně) již byly rozšířeny na příslušné vnitrostátní orgány, které úzce spolupracují se sítí vnitrostátních kontaktních míst EU pro oblast dopravy. Společným cílem je zajistit poskytování dopravních služeb a konektivitu.

17. V souladu s výše uvedenými zásadami přiměřenosti opatření a jejich specifičnosti pro jednotlivé druhy dopravy je třeba místo obecných prohibitivních opatření, která vedou k ochromení dopravních služeb v rámci EU, určit bezpečné možnosti mobility. Příkladem může být intenzivnější pravidelné čištění, dezinfikování a náležité větrání dopravních uzlů a dopravních prostředků ([11]) namísto úplného zákazu dotčených dopravních služeb. Díky tomuto přístupu by mělo být možné zaměřit se na zdroje rizik a zároveň umožnit postupný návrat k pravidelným hospodářským a každodenním činnostem. V tomto ohledu bude zásadní úzká spolupráce mezi orgány v oblasti zdravotnictví a dopravy, jakož i hlavními zúčastněnými subjekty.

([10]) Sdělení Komise – Směrem k rozfázovanému a koordinovanému přístupu pro obnovu volného pohybu a zrušení kontrol na vnitřních hranicích – COVID-19 ze dne 13. května 2020.

([11]) V tomto sdělení se pojmem „vozidlo“ rozumějí všechny typy vozidel včetně osobních a nákladních vozidel, autobusů, autokarů, vlaků, letadel, lodí, člunů, trajektů atd., jak je to v daném kontextu relevantní.

18. I nadále by mělo být zaručeno fungování nákladní dopravy, aby se zajistila funkčnost dodavatelských řetězců. Společný evropský plán stanovil, že „v přechodné fázi by mělo být zvýšeno úsilí o zachování volného pohybu zboží a zabezpečení dodavatelských řetězců“. Kontroly prováděné na hranicích by se postupně měly koordinovaným způsobem uvolňovat, počínaje stávajícím maximem 15 minut pro překračování hranic zelenými pruhy. Přitom je třeba využívat zavedené koordinační kanály, jako jsou vnitrostátní kontaktní místa reakce na COVID-19 pro oblast dopravy a integrovaná opatření EU pro politickou reakci na krize (IPCR), tak, aby nakonec bylo povoleno všem nákladním vozidlům a veškerému zboží překračovat vnitřní hranice stejným způsobem jako před zavedením omezení souvisejících s rozšířením onemocnění COVID-19. S opětovným zvyšováním objemu dopravy bude potřeba věnovat obzvláštní pozornost roli multimodálních uzlů, jako jsou přístavy nebo kontejnerové terminály, při podpoře zelených pruhů. Měly by se co nejlépe využívat všechny druhy dopravy, včetně vnitrozemských vodních cest a železniční nákladní dopravy, aby bylo zaručeno fungování dodavatelských řetězců. Je nezbytné zajistit volný a neomezený pohyb nepostradatelných pracovníků v dopravě, a pro tento účel by se měl zvážit přístup do rychlých pruhů v dopravních uzlech. Aby se postupně znovu obnovila jednotná a snadno vymahatelná pravidla EU, během tohoto pozvolného přechodu – a v návaznosti na doporučení orgánů v oblasti veřejného zdraví – by měl být postupně omezován počet zdravotních kontrol a měla by být zrušena systematická karanténa (tj. uplatňovaná bez ohledu na zjevné příznaky či výsledky testů), a pokud to plynulost dopravy umožní, měly by být zrušeny konvoje a mohly by se obnovit zákazy jízdy. Od konce května 2020 by měly být další odchylky od pravidel pro dobu řízení a dobu odpočinku více harmonizovány a omezeny na nezbytně nutnou míru.

19. Jakmile to situace v oblasti veřejného zdraví dovolí, měla by se zrušit omezení individuální dopravy (např. osobní vozidla, motocykly či jízdní kola). Díky jejich uvolnění bude možné brzy obnovit mobilitu, zejména na místní a regionální úrovni (např. umožnit lidem cestování na delší vzdálenosti a rychlejší cestování na místní úrovni nebo v rámci jednoho členského státu). Zrušení těchto omezení, jehož cílem je usnadnit individuální dopravu, by mělo zůstat v souladu s obecnými opatřeními k omezení fyzického kontaktu a preventivními opatřeními, která požadují nebo doporučují jednotlivé členské státy.

20. Zároveň by měla být rozšířena dostupnost bezpečných možností hromadné dopravy v souladu s postupným ukončováním omezení volného pohybu osob, aby bylo možné poskytnout všem občanům alternativy v oblasti mobility. Při provádění těchto změn a komunikaci o nich je třeba postupovat tak, aby se podařilo obnovit důvěru cestujících v bezpečné používání hromadné dopravy.

21. Je třeba zajistit, aby se na dopravce a dodavatele služeb, kteří poskytují srovnatelné služby na stejné trase, vztahovala srovnatelná opatření. Cílem by mělo být zajištění stejné úrovně bezpečnosti, jasnosti a předvídatelnosti pro cestující v zájmu zabránění diskriminaci a zachování rovných podmínek.

22. Aby opatření při odjezdu a příjezdu jakýmkoli dopravním prostředkem byla srovnatelná, a cestování se tím pádem nestalo příliš náročným či dokonce nemožným, je nutné zajistit, že v místě odjezdu a místě příjezdu jsou vzájemně akceptována rovnocenná opatření založená na sdílených zásadách, jež odpovídajícím způsobem zmírňují související zdravotní rizika. To by měla usnadnit koordinace mezi členskými státy i se zeměmi mimo EU.

23. Aby bylo možné plánovat cesty informovanějším způsobem, dopravci a poskytovatelé služeb by mohli zpřístupnit informace o průměrné obsazenosti sedadel v konkrétních spojích nebo hodinách. To bude zvláště důležité pro služby, kde se sedadla nerezervují, a pro místní veřejnou dopravu. Tyto informace by mohly být k dispozici na internetu nebo prostřednictvím specializovaných mobilních aplikací.

24. V několika členských státech, regionech a městech již přehodnocují městskou mobilitu, jako je rozšiřování chodníků a cyklostezek, úpravy jízdních řádů a vývoj inovativních technologií pro řízení toků cestujících a omezování hromadění osob. Komise podněcuje a podporuje vývoj a provádění nových řešení a opatření v oblasti městské mobility, která usnadní bezpečnou aktivní, kolektivní a sdílenou mobilitu a zajistí důvěru občanů.

25. Tam, kde je to nezbytné, by měla platit jasná pravidla týkající se práv a povinností dopravců a poskytovatelů služeb. Například v případě, že jsou dopravci odpovědní za zajištění dodržování vzdálenosti nebo za odepření vstupu do dopravního uzlu nebo vozidla bez roušky, nebo pokud je překročen maximální stanovený počet cestujících, měl by být jasně definován právní rámec, který dopravcům svěřuje pravomoc tato opatření provádět.

b) *Ochrana pracovníků v dopravě*

26. Během krize hráli pracovníci ve všech druzích dopravy klíčovou úlohu: doručovali náklad, podporovali fungování dodavatelských řetězců, repatriovali občany EU a dopravovali nepostradatelné pracovníky do jejich zaměstnání, a to i se zvýšeným ohrožením vlastního zdraví a dobrých životních podmínek. Dopravní uzly, poskytovatelé služeb a dopravci by měli v konzultaci se sociálními partnery uplatňovat zásady kontinuity činnosti, aby byl zajištěn nepřetržitý bezpečný provoz. To rovněž znamená, že pracovníci v dopravě by měli být přiměřeně konzultováni, vybaveni, proškoleni a poučeni o tom, jak při plnění svých povinností minimalizovat ohrožení vlastního zdraví, zdraví svých rodin a také zdraví spolupracovníků a cestujících. Například by měli obdržet informace o tom, jak správně používat ochranné prostředky, dodržovat hygienické zásady, minimalizovat zbytné kontakty s lidmi a také jak (pokud je to možné) odhalit potenciální infekce.

27. Zaměstnanci v dopravě, kteří kvůli povaze své práce musí být v intenzivní interakci s jinými lidmi (např. posádky letadel, bezpečnostní pracovníci na letištích a v přístavech, kontroloři přepravních dokladů, řidiči autobusů a dodávek, posádky osobních lodí, námořní lodivodi, personál poskytující asistenci cestujícím včetně zdravotně postižených osob a osob s omezenou schopností pohybu a orientace), by měli od zaměstnavatele obdržet osobní ochranné prostředky na vhodné úrovni, jak je popsáno níže. Je nutné zajistit pravidelnou výměnu těchto prostředků dle potřeby, jakož i jejich bezpečnou likvidaci. Evropská agentura pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci vypracovala obecné pokyny pro zaměstnavatele, pokud jde o návrat do zaměstnání po epidemii COVID-19, které obsahují užitečné informace týkající se specifických odvětví, včetně odvětví dopravy ([12]).

c) *chrana cestujících*

28. U všech forem hromadné přepravy cestujících by měla být přijata přiměřená opatření k omezení kontaktu mezi pracovníky v dopravě a cestujícími, jakož i mezi cestujícími navzájem. Pokud je to proveditelné a jestliže to vyžaduje celková situace v oblasti zdraví, měly by se používat metody umožňující omezení fyzického kontaktu mezi cestujícími. Také by se měla uplatnit další opatření, která snižují riziko infekcí, například:

    a. pracovníci v dopravě by měli nosit osobní ochranné prostředky (roušky, rukavice atd.);

    b. snížení počtu cestujících v hromadných dopravních prostředcích a v čekárnách, kde je to možné (provoz těchto služeb s nižší kapacitou by mohl být vhodně podpořen v zájmu zachování jejich životaschopnosti, např. prostřednictvím dočasných závazků veřejné služby podle platných předpisů EU) ([13]);

    c. zachování nebo doplnění ochranných přepážek v dopravních uzlech a ve vozidlech (např. kolem řidičů, u pokladen nebo na kontrolních stanovištích);

    d. vytvoření vyhrazených pruhů nebo jiné oddělení různých toků cestujících v dopravních uzlech (tj. v přístavech, na letištích, nádražích, autobusových zastávkách, na přístavištích trajektů, v dopravních uzlech městské hromadné dopravy atd.);

    e. v dopravních uzlech je třeba odstranit vybavení, které podněcuje hromadění cestujících (např. lavičky, stoly), nebo je alespoň přemístit tak, aby se zajistilo dodržení řádné vzdálenosti;

    f. viditelné zveřejnění srozumitelných informací o doporučeném chování (např. časté mytí nebo dezinfekce rukou, dodržování rozestupů) a o zvláštních opatřeních zavedených v konkrétním dopravním uzlu nebo dopravním prostředku;

([12]) „COVID-19: pokyny pro pracoviště“ a „COVID-19: Návrat na pracoviště – přizpůsobení pracovišť a ochrana pracovníků“, https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_guidance_for_the_workplace#See.

([13]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1); nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3); nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) (Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7).

g. odpovídající opatření při nastupování a bezpečnostních kontrolách (např. zákaz nastupování do autobusu a vystupování z autobusu předními dveřmi, automatické otevírání dveří, dezinfekce sklápěcích stolků) a další opatření, která pomáhají minimalizovat kontakt (např. na krátkých trajektových linkách případně povolit setrvání ve vozidle nebo kamionu pod podmínkou zajištění celkové bezpečnosti).

h. Prioritou by měla být přeprava starších lidí, osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Pracovníci v dopravě, kteří v souladu s pravidly EU o právech cestujících poskytují uvedeným osobám pomoc, by měli být vybaveni potřebnými osobními ochrannými prostředky.

29. dopravních uzlech a vozidlech hromadné dopravy by cestující měli nosit roušky, a to zejména tam, kde nelze vždy dodržovat rozestupy ([14]). Na viditelném místě by měly být umístěny srozumitelné informační materiály pro cestující o bezpečném chování (udržování vzdálenosti, čištění rukou atd.). Měly by být vytvořeny protokoly pro zvládání potenciálních infekcí v těchto zařízeních. Pracovníci v dopravě by s protokoly měli být dobře obeznámeni a cestujícím by měly být snadno dostupné.

30. Tam, kde je obtížné dosáhnout omezení fyzického kontaktu, je třeba zavést doplňující ochranná opatření, která zaručí rovnocennou úroveň ochrany. Pokud se lze do určitého místa dopravit různými prostředky, je také třeba upřednostnit možnosti, u nichž lze adekvátně zajistit omezení fyzického kontaktu v souladu s doporučeními orgánů veřejného zdraví.

31. Prioritou by mělo být snížení rizika infekcí v dopravních uzlech a vozidlech u všech druhů dopravy. Všude tam je třeba provádět intenzivní pravidelné čištění a dezinfekci. V dopravních uzlech a ve vozidlech je třeba zajistit dostupnost sanitačního/dezinfekčního gelu.

32. V dopravních uzlech by měla být k dispozici zařízení a zavedeny protokoly pro okamžitou izolaci osob, u kterých existuje podezření, že trpí onemocněním COVID-19, než budou přijata další odpovídající opatření. Za tímto účelem je třeba zřídit bezpečné zóny a zajistit přítomnost proškolených pracovníků s odpovídajícími ochrannými prostředky. Je třeba posílit stávající zdravotnická zařízení a zdravotnický personál (např. na letištích, v přístavech nebo na palubě lodí), aby se v průběhu rušení omezení dařilo zvládnout rostoucí objem přepravy.

33. Je třeba upřednostnit elektronický prodej jízdenek a předběžnou rezervaci místenek, aby se omezilo shromažďování skupin cestujících na určitých místech (tj. u automatů na jízdenky a u pokladen) a lépe kontroloval povolený počet cestujících. Přitom je třeba zajistit, aby si jízdenku mohli koupit i lidé, kteří nemají elektronické platební prostředky nebo nejsou schopni je používat. V nejvyšší možné míře by se mělo upřednostňovat bezkontaktní prostředí.

34. Prodej jiného zboží, například potravin a nápojů, může být ve vozidlech omezen. Provozovatelé integrovaných maloobchodů v oblasti cestovního ruchu, jako jsou bezcelní prodejny, by měli přijmout odpovídající opatření ke snížení rizika infekcí. Jako příklad lze uvést řízení pohybu cestujících s cílem zajistit omezení kontaktu (např. používání značek na podlaze, optimalizaci uspořádání prostor, případně omezení počtu zákazníků), pravidelné čištění a dezinfekci prostor, vybavení a zboží, umístění překážek mezi zákazníky a prodejní personál na pokladnách, rozmístění dostatečného počtu hygienických stanic pro dezinfekci rukou v celém prostoru obchodu a povinnost je používat, zejména u vstupu a východu, zveřejnění jasně viditelných informací pro zákazníky o odpovídajícím bezpečném chování a dostatečné proškolení a vybavení prodejního personálu pro obsluhu zákazníků a manipulaci se zbožím v souladu s pokyny zdravotnických orgánů o bezpečném chování během šíření onemocnění COVID-19.

([14]) „Roušky“ jsou obecný pojem, který zahrnuje zdravotnické masky i roušky jiného druhu. Evropské středisko pro prevenci a kontrolu nemocí (ECDC) uvádí, že „lze připustit používání roušek z různých textilních materiálů, zejména pokud zdravotnické lékařské masky musí kvůli problémům s dodávkami přednostně směřovat zdravotnickým pracovníkům jako osobní ochranné prostředky“. (https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf). Vnitrostátní orgány pro ochranu zdraví a bezpečnost by měly používání roušek blíže specifikovat při jednání se zainteresovanými stranami v závislosti na druhu dopravy, epidemiologickém riziku v dané zemi, dostupnosti roušek a dalších faktorů. Určití pracovníci v dopravě a cestující mohou být vystaveni různým úrovním rizika.

35. Vedle jiných opatření, která mají omezit riziko infekce, by cestující mohli dobrovolně používat technologie trasování kontaktů a varování, například mobilní aplikace, které pomáhají zjistit a přerušit infekční řetězce a snížit riziko dalšího přenosu viru po dobu trvání rizika. Přístup k dopravním službám by však neměl být používáním aplikací pro trasování kontaktů podmíněn. Vzhledem k přeshraničnímu charakteru dopravy je důležité zajistit interoperabilitu a vzájemné uznávání těchto opatření. Pokud se k trasování kontaktů přistoupí, mělo by probíhat výlučně s cílem omezit šíření onemocnění COVID-19 a mělo by být zavedeno v souladu se společnou sadou nástrojů EU pro mobilní aplikace na podporu trasování kontaktů v boji EU proti COVID-19 ([15]), kterou vypracovala síť elektronického zdravotnictví (e-Health), s pokyny Komise k aplikacím ([16]) a pokyny Evropského sboru pro ochranu osobních údajů ([17]), které zajišťují nejvyšší úroveň ochrany údajů.

36. Dopravci a poskytovatelé služeb by měli zavést zvláštní protokoly pro případ, že cestující onemocní nákazou COVID-19 nebo vykazují její příznaky při přepravě, bezprostředně po ní nebo při pobytu v dopravním uzlu. V těchto protokolech by se měly jasně vymezit bezpečné zóny pro symptomatické cestující a definovat kroky, jak minimalizovat jejich vystavení ostatním cestujícím a pracovníkům v dopravě a jak shromažďovat a analyzovat veškeré relevantní informace o jejich kontaktech s ostatními cestujícími a pracovníky v dopravě atd. V případě cest s rezervacemi by sem měla patřit možnost identifikovat a upozornit spolucestující, kteří se nacházeli v blízkosti nemocné osoby.

d) *Další postup*

37. Než bude vyvinuta očkovací látka, k obnovení obvyklého stavu dopravních služeb a konektivity bude nutné pružně kombinovat zvýšené používání vhodných osobních ochranných prostředků, vhodné a bezpečné větrání (pokud možno s přívodem venkovního vzduchu a tak, aby nedocházelo k pouhé cirkulaci vnitřního vzduchu) a navýšení kapacit pro dobrovolné trasování kontaktů a dekontaminaci.

38. Ve střednědobém/dlouhodobém horizontu se doporučuje všechna mimořádná opatření zavedená během šíření onemocnění COVID-19 nepřetržitě sledovat, vyhodnocovat a v příhodný okamžik znovu posoudit, ledaže by si epidemiologická situace vyžádala jejich prodloužení nebo pokud by tato opatření měla přínos z hlediska zlepšení dopravních systémů a jejich účinnosti.

39. Pokračující uplatňování opatření proti šíření onemocnění COVID-19 a jejich uvolňování a postupné obnovování dopravních služeb a konektivity by neměly vést ke snížení, byť jen dočasnému, vysoké úrovně unijních norem v oblasti bezpečnosti a ochrany v dopravě včetně norem, které se týkají zdraví a bezpečnosti pracovníků v dopravě. Je nezbytné předejít tomu, aby se k problémům, kterým čelíme v důsledku šíření onemocnění COVID-19, přidaly i problémy spojené s bezpečností a ochranou v dopravě.

III. **Praktické pokyny ke konkrétním opatřením pro zajištění bezpečné přepravy cestujících ve všech druzích dopravy v souvislosti s rozšířením onemocnění COVID-19**

a) *Průřezová doporučení*

40. Výše uvedené zásady by měly sloužit jako vodítko pro celkové postupné obnovení a nárůst přepravy cestujících po celé EU ve všech druzích dopravy při uvolňování omezení v souvislosti s COVID-19 a následném oživení. V zájmu účinného pokračování dopravních služeb by tyto společné zásady měly usnadnit vzájemné uznávání prováděných opatření v rámci EU, ale i vůči zemím, které nejsou členy EU. Jak je uvedeno v předchozím oddíle, některé zásady a opatření by se měly uplatňovat na dopravní uzly a vozidla u všech druhů dopravy, měly by však být konkrétně uzpůsobeny okolnostem, potřebám a proveditelnosti specifickým pro jednotlivé druhy dopravy.

41. Mezi tato průřezová opatření patří zejména:

    a. alespoň při počátečním uvolnění omezení může být zapotřebí snížit počet cestujících ve vozidlech určitých dopravních prostředků, aby se zajistilo řádné dodržování platných požadavků na omezení fyzického kontaktu;

([15]) https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/ehealth/docs/covid-19_apps_en.pdf

([16]) Sdělení Komise – Pokyny k aplikacím podporujícím boj proti pandemii COVID-19 ve vztahu k ochraně údajů (Úř. věst. C 124I, 17.4.2020, s. 1).

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

b. jako doplňková možnost zmírnění rizik by mělo být zváženo dobrovolné používání aplikací pro trasování kontaktů;

c. pracovníci v dopravě by měli být vybaveni osobními ochrannými prostředky, a pokud možno odděleni přepážkami od cestujících;

d. časté čištění a dezinfekce dopravních uzlů a vozidel a vyšší četnost sběru odpadu;

e. systematická instalace hygienických stanic pro dezinfekci rukou a povinnost je používat, kdykoli je to možné;

f. intenzivnější větrání, filtrace vzduchu, a je-li to vhodné, upřednostnění přívodu čerstvého vzduchu;

g. nošení roušek, zejména tam, kde nelze vždy plně omezit fyzický kontakt;

h. jízdenky by měly být vydávány a informace poskytovány elektronicky a automatizovaným způsobem. Elektronický předprodej jízdenek, jakož i odbavení, rezervace a registrace předem by měly být výrazně prosazovány a upřednostňovány;

i. odbavení, nakládka a vykládka zavazadel by měly být zorganizovány tak, aby nedocházelo k hromadění cestujících;

j. objednání služeb a stravy na palubě by mělo pokud možno proběhnout již při rezervaci, aby se omezil kontakt mezi pracovníky a cestujícími;

k. srozumitelné informace o zavedených postupech bezpečného chování a ochranných prostředcích požadovaných u cestujících by měly být viditelně umístěny v dopravních uzlech a ve vozidlech a dány k dispozici před každou cestou.

42. Organizace zainteresovaných stran, dopravci a poskytovatelé služeb, kteří působí v jednotlivých druzích dopravy, by měli vypracovat a zavést odpovídající opatření zohledňující konkrétní situaci v druhu dopravy. Tato opatření by měla být v souladu s obecnými zásadami, zásadami pro určitý druh dopravy a doporučeními stanovenými v těchto pokynech. Opatření je třeba průběžně vyhodnocovat a v případě potřeby upravit tak, aby byla zajištěna jejich účinnost při ochraně zdraví cestujících a pracovníků v dopravě.

43. Také by měla přijata a provedena následující opatření, která zohlední zvláštní charakter a potřeby každého druhu dopravy:

b) *Letecká doprava*

44. Letectví má dlouholeté zkušenosti s řízením rizik v oblasti bezpečnosti a ochrany a je provozováno ve vysoce kontrolovaném prostředí. Pro ukončení této krize bude mít zásadní význam obnovení důvěry cestujících v letectví jako bezpečný způsob cestování. K tomu bude nezbytné, aby zainteresované strany z oblasti letectví a zdravotnictví široce informovaly o platných opatřeních i o tom, jak tato opatření zmírňují rizika. Odvětví letectví by mělo zajistit, aby opatření byla vysoce viditelná, koordinovaná a cestující s nimi byli vždy seznámeni.

45. Zmírnění rizika šíření COVID-19 by se mělo řídit stejnými zásadami, které se uplatňují při řízení rizik v oblasti bezpečnosti a ochrany, včetně kontroly dodržování předpisů, pravidelného přezkumu účinnosti opatření a přizpůsobení opatření měnícím se potřebám a lepším metodám a technologiím. Přitom je však nutno zohlednit, že letiště a letecké společnosti nejsou způsobilé poskytovat zdravotnické služby, například nemohou rozhodovat o zdravotních prohlídkách cestujících – to by mělo být v kompetenci příslušných orgánů.

46. Aby se zajistila srovnatelnost opatření při odletu a příletu a předešlo se nadměrnému ztížení či dokonce znemožnění cestování, je zásadní zajistit, aby v místě odletu a příletu byla vzájemně akceptována rovnocenná opatření, jež jsou založena na sdílených zásadách a jež každé odpovídajícím způsobem zmírňuje příslušná zdravotní rizika. Za tím účelem je užitečné vyvinout konkrétní kritéria, která by měla být zpracována do mezinárodně uznávané koncepce. Používání rovnocenných norem a uplatňování vzájemnosti, pokud jde o opatření a jejich uznávání, může být pro aktivaci letectví v EU a v celosvětovém měřítku rozhodující. Zásadní význam bude mít proto úzká spolupráce se zeměmi mimo EU a s mezinárodními partnery, včetně Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).

47. Ve spolupráci s Komisí, Evropským střediskem pro prevenci a kontrolu nemocí (ECDC) a příslušnými orgány předloží Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA) v nadcházejících týdnech technické operační pokyny, aby usnadnila koordinovaný přístup a pomohla vnitrostátním leteckým úřadům, leteckým společnostem, letištím a dalším zainteresovaným stranám v oblasti letectví. Tyto technické operační pokyny zohlední zásady řízení bezpečnosti, které byly vyvinuty k zajištění bezpečnosti evropského leteckého systému, a stanoví základní bezpečnostní protokol pro ochranu zdraví v letecké dopravě, který má být používán v celé EU.

48. Zmíněný protokol by měl obsahovat následující opatření:

    a. intenzivnější větrání, filtrace vzduchu podle zdravotnických norem a vertikální proudění vzduchu;

    b. omezení kontaminace v průběhu cestování (např. zabránit hromadění cestujících, omezit interakci na palubě, posoudit nejvhodnější přidělení sedadel s ohledem na technická omezení a upřednostnit elektronické dokumenty a platební prostředky);

    c. omezení pohybu v kabině (např. méně zavazadel, méně interakce s posádkou);

    d. vhodné řízení pohybu cestujících (např. doporučit včasný příchod na letiště, upřednostnit elektronické/samoobslužné odbavení, omezit fyzický kontakt a minimalizovat kontakty u odbavení zavazadel, při bezpečnostních a hraničních kontrolách, při nastupování a při vyzvedávání zavazadel), srozumitelné informování cestujících o postupech na letišti ještě před cestou.

49. V očekávaných technických operačních pokynech agentury EASA a střediska ECDC budou v úzké koordinaci s příslušnými vnitrostátními orgány vymezena další zmírňující opatření s cílem zavést opatření pro letový provoz soudržně v celé EU.

c) *Silniční doprava*

50. Je třeba zajistit vysokou úroveň hygieny ve všech částech terminálů, odpočívadel (např. u dálnic), krytých parkovišť, čerpajících a dobíjecích stanic, včetně pravidelného čištění a dezinfekce, aby se omezilo riziko nákazy pro účastníky silničního provozu. Je třeba řídit toky cestujících na nádražích. Pokud nelze zajistit odpovídající úroveň veřejného zdraví, je třeba zvážit uzavření některých zastávek nebo nádraží.

51. Autobusová a autokarová doprava: Pro postupné obnovení autobusové a autokarové dopravy bude zapotřebí přijmout vhodná opatření, jež budou rozlišovat mezi regionálními a dálkovými spoji. Zejména v případě mezinárodní autobusové/autokarové dopravy by členské státy a dopravci měli v zájmu účinnosti koordinovat jednotlivé přístupy. Měly by být zavedeny bezpečné provozní postupy, například nástup zadními dveřmi či maximální využívání větracích okének namísto klimatizace. Kromě toho je třeba co nejvíce optimalizovat sezení cestujících (např. členové rodiny mohou sedět při sobě, zatímco osoby, jež necestují společně, by měly sedět odděleně). V minibusech by cestujícím nemělo být povoleno sedět vedle řidiče, pokud není možné tato místa fyzicky oddělit. Provozovatelé linkové dopravy budou muset mít možnost v závislosti na vnitrostátních omezeních postupně obnovovat svou síť. Aby jim v tom členské státy pomohly, měly by zavést zjednodušené a rychlé postupy, jež by dopravcům umožnily pohotově přizpůsobit své služby, aniž by byly ohroženy jak zdraví, tak bezpečnost pracovníků v dopravě. Kontakt zaměstnanců se zavazadly cestujících by měl být pokud možno omezen a cestující by si měli svá zavazadla nakládat a vykládat sami.

52. Doprava osobním automobilem/dodávkou na vyžádání (taxi, nájem vozidla s řidičem): služby taxi a služby nájmu vozidla s řidičem (PHV) vesměs nadále uplatňují zvláštní ochranná opatření pro řidiče a omezují přepravu pouze na jednoho cestujícího nebo několik osob žijících v jedné domácnosti. Provoz těchto služeb by měla nadále doprovázet zvláštní hygienická opatření a opatření ke zmírnění rizik. Společnosti by měly řidičům poskytovat roušky a dezinfekční prostředky. Interiéry vozidel by měly být dezinfikovány co nejčastěji. Řidiči taxi a vozidel služeb PHV by se měli vyhnout fyzickému kontaktu s cestujícími a vždy by se měla upřednostnit elektronická platba. Společnosti by měly zajistit, aby místo řidiče bylo fyzicky odděleno (např. plastovým závěsem nebo zástěnou), a omezit tak ve vozidlech kontakt s cestujícími. Cestujícím by nemělo být povoleno sedět vedle řidiče, pokud není možné tato místa fyzicky oddělit. Společnosti by měly cestujícím poskytnout před cestou příslušné informace.

d) *Železniční doprava*

53. Při obnovení osobní přepravy je důležité cestující ujistit, že cestovat hromadnou dopravou je bezpečné. Opatření musí být účinná, viditelná a musí o nich být podány jasné informace. Zejména v případě mezinárodní železniční dopravy bude třeba, aby členské státy a dopravci v zájmu účinnosti jednotlivá opatření koordinovali. Sdružení a organizace zaměstnanců v odvětví železniční dopravy pracují na společných pravidlech.

54. Vzhledem k vysokému počtu denně přepravovaných cestujících a k počtu obsluhovaných nádraží bude dodržování obecných pravidel pro bezpečné chování za účelem ochrany veřejného zdraví, zejména udržování odpovídající vzdálenosti, záviset také na ohleduplnosti a odpovědnosti každého cestujícího. Uspokojivé dodržování pravidel by měly zajistit namátkové kontroly.

55. Vzhledem k tomu, že železnice během šíření onemocnění COVID-19 nadále fungovaly, existuje již řada opatření, která lze v případě potřeby zachovat či upravit:

a. Ve vlacích by měla tam, kde je to nutné, platit povinnost udržovat určitou vzdálenost mezi cestujícími, zejména pokud jsou jejich počty relativně nízké. Aby bylo možné tuto povinnost dodržet, a snížit tím hustotu cestujících, měly by být případně posíleny četnost a kapacita vlaků.

b. Provozovatelé železniční dopravy by měli zavést povinné rezervace sedadel na dálkových a regionálních vlacích s uvedením jména a výchozí a cílové stanice cestujících. Alternativně, zejména v případě vlaků na krátké vzdálenosti, by cestující měli mít povinnost ponechat mezi sebou prázdné sedadlo, s výjimkou cestujících, kteří žijí v jedné domácnosti.

c. Provozovatelé železniční dopravy by měli pro řízení kapacity využívat palubní systémy počítání cestujících, které jsou k dispozici zejména pro příměstské vlaky a vlaky pro dojíždějící (a které vycházejí z početních algoritmů hmotnosti, kroků v prostorách dveří a uzavřeného televizního okruhu CCTV, jež neumožňují identifikaci jednotlivých osob). Jízdní řády a přidělování tras mohou vyžadovat pružné úpravy, včetně koordinované optimalizace kapacity s cílem zohlednit poptávku a potřebu snížit hustotu cestujících.

d. Je třeba řídit toky cestujících na nádražích. Pokud nelze zajistit odpovídající úroveň veřejného zdraví, je třeba zvážit uzavření některých zastávek nebo nádraží.

e. Pobídkami, například v podobě úpravy cen nebo pružné pracovní doby v případě vlaků pro dojíždějící, je třeba podporovat cestování mimo dopravní špičku, a zabraňovat tak hromadění cestujících.

f. Aby se nemuseli cestující dotýkat klik nebo tlačítek na dveřích, je třeba, aby se dveře na každé zastávce otevíraly buď automaticky, nebo aby je na dálku otevíral řidič.

56. Agentura Evropské unie pro železnice, která disponuje jednak relevantními odbornými znalostmi v oblasti železniční dopravy a společných bezpečnostních metod, jednak rozsáhlou sítí komunikačních kanálů (s příslušnými orgány, provozovateli a výrobci), je připravena hrát klíčovou úlohu při sdílení osvědčených postupů. Společný podnik Shift2Rail již zkoumá možnosti podpory rozvoje aplikací založených na anonymizovaných a agregovaných údajích ([18]), jež by umožnily lépe pochopit situace, při nichž dochází k hromadění cestujících na nádražích. Z těchto poznatků by mohla těžit i veřejná doprava.

e) *Vodní doprava*

57. Objem vodní přepravy cestujících se výrazně snížil. K obnovení důvěry cestujících i posádek budou potřeba opatření k zajištění veřejného zdraví. Opatření by měla být přizpůsobena typu plavidla a charakteru a délce plavby, které se mohou v odvětví vodní dopravy značně lišit. Může být zapotřebí zvýšit počet plavidel a plaveb, zejména v případech, kdy je trajektová přeprava nezbytná z důvodu propojení s odlehlými oblastmi a ostrovy.

([18]) Doporučení Komise (EU) 2020/518 ze dne 8. dubna 2020 o společné sadě nástrojů Unie pro využití technologií a dat k boji proti krizi COVID-19 a ukončování souvisejících mimořádných opatření, zejména pokud jde o mobilní aplikace a využívání anonymizovaných dat o mobilitě (Úř. věst. L 114, 14.4.2020, s. 7).

58. Opatření pro pracovníky v námořní dopravě jsou podrobně uvedena v pokynech pro ochranu zdraví osob na palubách lodí ([19]). Pracovníci, včetně těch na palubách lodí i v přístavech, by měli mít během své práce kdykoli přístup k osobním ochranným prostředkům ([20]) a odpovídající zdravotní péči. Přímé interakce mezi osobami na palubě by měly být co nejvíce omezeny, aby se zabránilo riziku přenosu onemocnění.

59. Evropská agentura pro námořní bezpečnost je připravena usnadnit sdílení osvědčených postupů a informací, které mohou být pro příslušné orgány a zúčastněné strany užitečné (např. sledování polohy plavidel, podávání zpráv o zdraví atd.). Vzhledem k mezinárodní povaze námořní dopravy bude rovněž důležité spolupracovat se zeměmi mimo EU a mezinárodními organizacemi, jako je Mezinárodní námořní organizace, s cílem usnadnit jednak globální spolupráci, jednak rovnocennost a reciprocitu opatření a postupů souvisejících s COVID-19.

60. Na základě dosavadních zkušeností a opatření již zavedených členskými státy by dopravci a všechny ostatní subjekty zapojené do lodní dopravy (přístavy, trajektové terminály, příslušné vnitrostátní orgány) měli uplatňovat následující opatření:

    a. Zajistit, aby na plavidlech byly dodrženy požadavky na zajištění odpovídající vzdálenosti mezi cestujícími, a to i prostřednictvím snížení jejich povoleného počtu.

    b. Umožnit přístup na nástupní a výstupní mola pouze cestujícím, kteří mají přepravní doklady, a přidělovat cestujícím místa k sezení.

    c. Přístavy by měly zvážit zavedení vyhrazených pruhů pro oddělený nástup a výstup cestujících.

    d. Pokud to podmínky umožňují, přesunout co nejvíce cestujících do otevřených prostorů plavidla.

    e. Jsou-li cestující na palubě trajektů během krátké plavby (např. kratší než jednu hodinu) požádáni nebo je jim doporučeno zůstat v svých vozidlech, takové opatření by se mělo uplatňovat pouze na otevřených palubách, pokud nejsou přijata dodatečná bezpečnostní opatření v souladu s platnými pravidly EU. V případě potřeby by měla být v zájmu zajištění bezpečnosti upravena kapacita palub a měli by být přítomni pracovníci s protipožárním výcvikem.

    f. Čištění a dezinfekce plavidel a zařízení na pevnině by se měla řídit „navrhovanými postupy“ ([21]) společné akce EU Healthy Gateways.

    g. Výletní lodě a případně trajekty by měly vypracovat speciální protokoly pro čištění a hygienu, které minimalizují riziko křížové kontaminace mezi kajutami cestujících.

    h. Provozovatelé lodí a provozovatelé zařízení na pevnině by měli společně vypracovat protokoly pro osoby, u nichž existuje podezření na infekci COVID-19 či u nichž se tato infekce potvrdila, včetně opatření přijatých před plavbou, během ní a po ní. Za tímto účelem by měly být zajištěny postupy pro zdravotní prohlídku, místnosti pro karanténu a odpovídající interakce s osobou v karanténě.

    i. Na palubě výletních lodí by měla být zajištěna odpovídající kapacita pro testování na COVID-19, která se použije v případě, že se u cestujícího nebo člena posádky objeví podezření na infekci tímto onemocněním.

61. Předchozí šíření onemocnění COVID-19 na výletních lodích poukázalo na značnou zranitelnost uzavřeného prostředí během dlouhých plaveb. Před opětovným zahájením provozu výletních lodí by jejich provozovatelé měli zavést přísné postupy ke snížení rizika přenosu onemocnění na palubě a poskytnutí odpovídající lékařské péče v případě infekce. Postupné obnovování plaveb výletních lodí by mělo být koordinováno na unijní a mezinárodní úrovni s přihlédnutím k situaci v oblasti veřejného zdraví v dotčených zemích. Před zahájením plavby by provozovatelé výletních lodí měli spolu s přístavy na dané trase zajistit, aby mohla být v případě

([19]) Sdělení Komise – Pokyny pro ochranu zdraví, repatriaci a cestování pro námořníky, cestující a jiné osoby na palubách lodí (Úř. věst. C 119, 14.4.2020, s. 1).

([20]) Společná akce EU Healthy Gateways, *Overview of Personal Protective Equipment (PPE) recommended for staff at Points of Entry and crew on board conveyances in the context of COVID-19* (Přehled osobních ochranných prostředků doporučených pro zaměstnance na místech vstupu a posádku na palubě dopravního prostředku v souvislosti s COVID-19).

([21]) *Suggested procedures for cleaning and disinfection of ships during the pandemic or when a case of COVID-19 has been identified on board* (Navrhované postupy pro čištění a dezinfekci lodí během pandemie nebo při zjištění případu onemocnění COVID-19 na palubě); 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

potřeby poskytnuta cestujícím a členům posádky lékařská péče a bylo možné zorganizovat výměnu posádky a repatriaci. V zájmu zajištění kontinuity a bezpečnosti námořní dopravy se Komise bude nadále snažit usnadňovat a koordinovat úsilí členských států o umožnění výměn posádky v jejich přístavech.

f) *Městská mobilita*

62. Během šíření onemocnění COVID-19 i nadále v mnoha městech a regionech funguje veřejná doprava (autobusy, metro, tramvaje, městské a příměstské vlaky atd.). V rámci přípravy na dobu, kdy počet cestujících opět vzroste, by měla být zavedena vhodná opatření s cílem zajistit co nejvyšší bezpečnost cestujících, například:

    a. Vyžadovat bezpečnou minimální vzdálenost a využívat za tímto účelem např. nálepky nebo značky na podlaze, díky čemuž si cestující budou moci tuto bezpečnou vzdálenost ve vozidlech udržet.

    b. Měly by být minimalizovány kontakty mezi řidiči a cestujícími (např. ohrazením prostoru, znemožněním nástupu předními dveřmi či podporou elektronických jízdenek a platebních metod).

    c. Zvýšení provozní frekvence a její přizpůsobení, jakož i úprava linek s cílem umožnit bezpečnou minimální vzdálenost mezi cestujícími při jejich stoupajícím počtu a lépe obsloužit některá cílová místa (např. s obzvláště vysokou poptávkou).

    d. Aby se nemuseli cestující dotýkat klik nebo tlačítek na dveřích, je třeba, aby se dveře na každé zastávce otevíraly buď automaticky, nebo aby je na dálku otevíral řidič.

    e. Optimalizovat toky cestujících ve stanicích a dopravních uzlech, aby nedocházelo k hromadění cestujících a dopravním špičkám a minimalizovaly se fyzické kontakty, a to za použití inovativních technologií a mobilních aplikací (např. předvídání hustoty a velkých skupin lidí, instalace počítadel na dveřích s uvedením maximálního povoleného počtu cestujících, přidělování časových oken pro jednotlivé cesty na základě rezervace atd.), a umožnit flexibilní pracovní dobu.

63. Je nezbytné poskytovat o všech přijatých opatřeních jasné informace s cílem usnadnit jejich bezproblémovou realizaci, uklidnit občany a zachovat jejich důvěru ve veřejnou dopravu. Jako účinné se rovněž ukázaly komunikační kampaně (např. „postavte se na nálepky“). Mnohá opatření, jež mohou být zapotřebí (např. řízení velkých skupin lidí, přístup k dopravním uzlům a dopravním prostředkům, udržování minimální vzdálenosti atd.), mají dopady, které přesahují rámec veřejné dopravy, a měla by být tudíž zaváděna ve spolupráci se zdravotnickými orgány a dalšími zúčastněnými stranami s tím, že budou jasně vymezena práva a povinnosti jednotlivých aktérů. Výsledné dodatečné náklady by mohly být začleněny do smluv o veřejných službách.

64. Řešení v oblasti sdílené mobility: Společnosti v oblasti sdílené mobility by měly přijmout různá opatření na ochranu řidičů a cestujících před infekcí. Pronajatá vozidla by měla být po každém použití důkladně vydezinfikována a vozidla používaná v rámci sdílení automobilů by měla být vydezinfikována alespoň jednou každý den, kdy jsou použita. Více dezinfikovat by se mělo i v rámci služeb disponujících pevnými stanovišti (např. v případě sdílených kol). Půjčovny elektrických skútrů a elektrokol by měly skútry a kola dezinfikovat alespoň při každé výměně baterie.

65. Aktivní mobilita: Mnoho evropských měst podniká kroky k tomu, aby aktivní mobilita (chůze a jízda na kole) byla během šíření onemocnění COVID-19 bezpečnou a atraktivnější alternativou. Městské oblasti by mohly zvážit dočasné rozšíření chodníků a prostoru na silnici pro možnosti aktivní mobility s cílem usnadnit potřeby obyvatelstva bezpečně a efektivně se přemísťovat s tím, že v oblastech se zvýšenou aktivní mobilitou by se snížila nejvyšší povolená rychlost vozidel.

66 Prostřednictvím speciálních platforem a sítí bylo zahájeno sdílení osvědčených postupů, nápadů a inovací pro bezpečnou mobilitu v městských a příměstských oblastech během šíření onemocnění COVID-19, což je klíčové pro další rozvoj této spolupráce a sdílení poznatků. Komise rovněž propojí členské státy, místní orgány a zúčastněné strany působící v oblasti městské mobility s cílem analyzovat dopady šíření tohoto onemocnění, vyvodit ponaučení, shromáždit dosavadní zkušenosti a identifikovat příležitosti pro budoucí udržitelnější mobilitu v EU v souladu se Zelenou dohodou pro Evropu.

IV. **Závěr**

67. Komise bude nadále spolupracovat s dalšími orgány, agenturami a jinými subjekty EU, členskými státy, zúčastněnými stranami v oblasti dopravy a mezinárodními partnery s cílem koordinovat opatření a usnadnit transparentní a objektivní provádění těchto pokynů. Komise bude zejména sledovat, zda opatření k zamezení šíření nákazy a jejich postupné rušení neohrožují jednotný trh nebo nevytvářejí mezi dopravci a poskytovateli dopravních služeb v EU diskriminační účinky, které jsou v rozporu se Smlouvami, a zda nediskriminují unijní občany či pracovníky na základě státní příslušnosti.

68. Situace se nadále dynamicky vyvíjí a Komise bude pokračovat ve spolupráci s příslušnými orgány, zainteresovanými organizacemi, dopravci a poskytovateli dopravních služeb s cílem upravit a aktualizovat naše přístupy a opatření s přihlédnutím k nejnovějšímu epidemiologickému vývoji, zpětné vazbě o účinnosti stávajících opatření, jakož i k potřebám občanů EU a našeho hospodářství. Dokud se bude onemocnění COVID-19 šířit, musí orgány veřejné správy, zúčastněné strany a občané zůstat ostražití a zachovat si vysokou míru připravenosti na potenciální nárůst počtu nakažených osob. Komise bude v tomto kontextu soustavně sledovat uplatňování těchto pokynů a v případě potřeby je aktualizuje, aby byla zajištěna jejich účinnost v měnících se podmínkách.

69. Je třeba se zaměřit na obnovu dopravních služeb a konektivity a zároveň usilovat o udržitelné a inteligentní oživení dopravního odvětví EU, aby bylo stejně silné jako před krizí, udrželo si celosvětovou konkurenceschopnost a bylo i nadále základní součástí hospodářství EU a života občanů. Poznatky nabyté během krize COVID-19 budou zohledněny v nadcházející strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu v roce 2020.