

KOMISJONI TEATIS**Suunised transporditeenuste ja -ühenduse järkjärguliseks taastamiseks – COVID-19**

(2020/C 169/02)

I. Sissejuhatus

1. COVID-19 puhangul on suur mõju transpordile ja ühendatusele ELis. Puhangu tõkestamiseks võetud meetmed on kaasa toonud transporditegevuse järsu vähenemise, eriti reisijateveo puhul ⁽¹⁾. Kaubavoogudele on avaldunud väiksem mõju, osaliselt tänu ELi ühistele jõupingutustele, et tagada kauba jätkuv liikumine, kuigi majandustegevuse vähenemise ja tarneahelate katkemise tõttu on toimunud kahanemine.
2. Komisjon on välja andnud suunised mittehädavajaliku reisimise piiramise kohta ⁽²⁾ ning esitanud konkreetsetelt transpordi jaoks mõeldud meetmed, sealhulgas suunised piirihaldusmeetmete, ⁽³⁾ kaubavedude roheliste koridoride rakendamise, ⁽⁴⁾ lastilendude hõlbustamise ⁽⁵⁾ ning laevadel viibivate meremeeste, reisijate ja muude isikute ⁽⁶⁾ kohta. Komisjon on andnud suuniseid selle kohta, kuidas kõige paremini kaitsta transporditöötajaid ja reisijaid, säilitades samas kaubaveod.
3. Niikaua kui inimeste liikumisele kehtivad piirangud ja ka kaubavood võivad olla mõjutatud, tuleks neid meetmeid ja soovitusi, mis käsitlevad kaubavooge, elutähtsatel kutsealadel töötavate töötajate vaba liikumist, ⁽⁷⁾ reisijate ja meeskondade transiiti ning repatrieerimist, kõigis liikmesriikides ka edaspidi järjepidevalt ja kooskõlastatult kohaldada. Liikmesriigid peaksid jätkama komisjoni kooskõlastatava COVID-19 reageerimise riiklike transpordi kontaktpunktide võrgustiku kasutamist.
4. Kuna rahvatervise olukord hakkab paranema, on oluline, et transporditeenused ja -ühendus taastataks järk-järgult piires, mida epidemioloogilised tingimused lubavad, sest need on ELi ja maailmamajanduse arengu peamised võimaldajad ning ELi kodanike igapäevaelu olulised osad.
5. Euroopa Komisjon esitas 15. aprillil 2020 koostöös Euroopa Ülemkogu eesistujaga Euroopa ühtse tegevuskava, ⁽⁸⁾ milles esitatakse soovitus COVID-19 leviku tõkestamise meetmete lõpetamiseks. Ühtses Euroopa tegevuskavas teatati, et komisjon esitab ka „üksikasjalikumad suunised selle kohta, kuidas järk-järgult taastada transporditeenused, ühenduvus ja vaba liikumine nii kiiresti, kui rahvatervise olukord seda võimaldab, pidades silmas ka suviste puhkusereiside kavandamist“.

⁽¹⁾ Näiteks lennuliiklus on vähenenud võrreldes eelmise aastaga ligikaudu –90 % (allikas: Eurocontrol), raudtee reisijateveo teenused (pikamaarongid) –85 % ja piirkondlikud raudtee reisijateveo teenused (sealhulgas linnalähiteenus) –80 %, rahvusvahelised raudtee reisijateveo teenused on peaaegu peatunud (allikas: Euroopa raudtee- ja taristuettevõtjate ühendus (CER)) ning kruiisi- ja reisilaevade teenus on aprilli keskel võrreldes eelmise aastaga vähenenud rohkem kui –90 % (allikas: Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA)).

⁽²⁾ COM(2020) 115 final, COM(2020) 148 final ja C(2020) 2050 final (ELT C 102I, 30.3.2020, lk 12).

⁽³⁾ C(2020) 1753 final (ELT C 86I, 16.3.2020, lk 1).

⁽⁴⁾ C(2020) 1897 final (ELT C 96I, 24.3.2020, lk 1).

⁽⁵⁾ C(2020) 2010 final (ELT C 100I, 27.3.2020, lk 1).

⁽⁶⁾ C(2020) 3100 final (ELT C 119, 14.4.2020, lk 1).

⁽⁷⁾ C(2020) 2051 final (ELT C 102I, 30.3.2020, lk 12).

⁽⁸⁾ Ühtne Euroopa tegevuskava COVID-19 leviku tõkestamiseks võetud meetmete lõpetamise suunas (ELT C 126, 17.4.2020, lk 1).

6. Kodanike, sealhulgas transporditöötajate ja reisijate tervis on jätkuvalt peamine prioriteet. Eritähelepanu tuleks pöörata haavatavatele elanikkonnarühmadele, näiteks eakatele ja kroonilisi haigusi põdevatele inimestele, austades täielikult nende privaatsust. Reisi- ja käitamispiirangute leevendamine peaks seetõttu toimuma järk-järgult, et kaitsta tervist ja tagada, et transpordisüsteemid ja -teenused ning muud nendega seotud süsteemid (nt piirikontroll välispiiridel) saaksid uuesti kohaneda suurema kaubamahu ja sõitjate hulgaga. Sellega peaksid kaasnema pidevalt ajakohastatavad teavituskampaaniad, et tagada reisivate inimeste jaoks võimalus teha plaane ja tegutseda selliselt, et nad on täielikult teadlikud olukorrast ja seega ka oma individuaalsest vastutusest reisimisel tervisealaste soovitude järgimisel.
7. Transporditeenuste ja -ühenduse järkjärguline taastamine sõltub täielikult reisiipiirangute käsitlemisest, epidemioloogilistest hinnangutest ning meditsiinilistest ekspertnõuannetest vajaliku tervise- ja sanitaarkaitse ning ettevaatusabinõude kohta. Seepärast ei piirata käesolevate ELi suunistega transporditeenuste ja -ühenduse taastamise kohta selliste põhimõtete kohaldamist. Samuti peaksid suunised olema nendega täielikult kooskõlas ja vastavuses ning neid tuleks rakendada Euroopa ühtse tegevuskava raames.
8. Nendega luuakse ühine raamistik, et toetada transpordisektoris tegutsevaid ametiasutusi, sidusrühmi, sotsiaalpartnereid ja ettevõtjaid ühendatuse järkjärgulisel taastamisel. Suunised koosnevad kõigi transporditeenuste suhtes kohaldatavatest üldpõhimõtetest ja konkreetsetest soovitudest, mille eesmärk on käsitleda iga transpordiliigi omadusi ning mis on realistlikud ja praktilised. Nendega soovitakse anda lisasuuniseid selle kohta, kuidas järk-järgult taastada transporditeenused, ühendatus ning vaba liikumine nii kiiresti, nagu rahvatervise olukord seda võimaldab, kaitstes samas transporditöötajate ja reisijate tervist. Neid tuleks kohaldada liikmesriikidesisese ja -vahelise transpordi suhtes. Võttes aga arvesse transpordi piiriülest laadi, tuleks käesolevaid suuniseid asjakohaselt kohaldada liikmesriikide ja kolmandate riikide vaheliste transporditeenuste suhtes kohe, kui epidemioloogiline olukord seda võimaldab.
9. COVID-19 puhang on mõjutanud kogu ELi, kuid selle mõju on liikmesriigiti ja piirkonniti erinev. Selleks et taastada ühendatus kogu ELis viisil, mis on kõigi asjaomaste isikute jaoks ohutu, ning selleks, et taastada üldsuse usaldus transporditeenuste suhtes, peaksid liikmesriigid ning ELi institutsioonid ja ametid tegema tihedat koostööd. Täielikult riskivaba reisikeskkond ei ole saavutatav, nii nagu seda ei saa saavutada mis tahes muu tegevuse puhul, kuid riske tuleks kogu haiguspuhangu kestel võimalikult palju minimeerida. Kuni tõhusa vaktsiini väljatöötamiseni ja laialdaselt kättesaadavaks muutmiseni on endiselt võimalik nakkuse teine laine või uued haiguspuhangud. Seetõttu tuleks vajaduse korral koostada asjakohased kavad meetmete võimalikuks taaskehtestamiseks.
10. Arvestades COVID-19 puhangu üleilmset laadi ja transporditeenuste rahvusvahelist iseloomu, on Euroopa, aga ka ülemaailmsete transpordisüsteemide järkjärguliseks, õigeaegseks ja ohutuks taastamiseks vältimatult vaja raamistikku rahvatervise olukorra ja kehtestatud meetmete vastastikuseks tunnustamiseks riikide ja piirkondade, sealhulgas liikmesriikide ning ELi ja kolmandate riikide vahel. Sellega seoses peaksid ELi pädevad asutused tegema võimalikult suures ulatuses koostööd kolmandate riikide ja valdkondlike rahvusvaheliste organisatsioonidega⁽⁹⁾. Seetõttu peavad meetmed olema võimalikult suurel määral oma eesmärkide ja mõju poolest kooskõlastatud ning samaväärsetena aktsepteeritavad.
11. Nagu on märgitud ühtses Euroopa tegevuskavas, on need suunised asjakohased ka suvepuhkuste hooaja ja sellega seotud reisimise kavandamise seisukohast. Turism on ELi majanduse oluline sektor, mis on olemuslikult seotud transpordi ja reisimisega, sõltudes reisijateveoteenuste kui turismi eeltingimuse ja peamise võimaldaja kättesaadavusest. Seetõttu on turismi järkjärgulise taastamise võimaldamisel otsustava tähtsusega piisava ühendatuse õigeaegne taastamine.

⁽⁹⁾ Näiteks Rahvusvaheline Mereorganisatsioon, Rahvusvaheline Tööorganisatsioon, Rahvusvaheline Tsiivilennunduse Organisatsioon, transpordiühenduse alaline sekretariaat jne.

II. Reisijateveo ohutu ja järkjärgulise taastamise põhimõtted

a) Ühendatuse taastamise üldpõhimõtted

12. Esmajärjekorras tuleks järk-järgult taaslustada kõigi transpordiliikide kasutamist, tingimusel et võetaks proportsionaalseid ja tõhusaid meetmeid transporditöötajate ja reisijate tervise kaitseks. Need meetmed peaksid olema kooskõlas ühtses Euroopa tegevuskavas sätestatud üldiste kriteeriumide, põhimõtete ja soovitustega, eelkõige seoses epidemioloogilise olukorra ja piirikontrolli poliitikaga ning liikumis- ja reisiipiirangutega.
13. Sellest tulenevalt peaksid meetmed, mis võivad piirata transporditegevust, samuti tervisekaitse- ja ennetusmeetmed olema oma ulatuselt ja kestuselt piiratud sellega, mis on vajalik rahvatervise kaitsmiseks. Lisaks sellele, et kõik meetmed peavad olema proportsionaalsed, peavad need olema ka nõuetekohaselt motiveeritud, läbipaistvad, asjakohased ja transpordiviisist lähtuvad, mittediskrimineerivad ning säilitama võrdsed võimalused ühtsel turul. Liikmesriigid peavad tagama nende meetmete vastavuse riigiabi eeskirjadele ja kõigile muudele ELi õiguse osadele.
14. Meetmeid tuleks pidevalt jälgida, et neid saaks vajaduse korral uuesti hinnata ja kohandada, võttes arvesse kõiki asjakohaseid ekspertteadmisi ja kaalutlusi, et need oleksid rahvatervise praeguste vajadustega proportsionaalsed. Kui leitakse uued ja tõhusamad lahendused, tuleks nende kasutuselevõtt seada prioriteediks, et vähem tõhusad või koormavad meetmed saaks lõpetada. Järgida tuleks kulutasuvuse põhimõtet. See tähendab, et kui on olemas mitu võimalust, et saavutada võrreldav mõju transporditöötajate ja reisijate tervise tagamisel, tuleks eelistada kõige vähem kulukat varianti.
15. Selleks et kaitsta ühtse turu täielikku toimimist, transporditeenuste piiriülest osutamist, tervishoiuga seotud meetmete täielikku tõhusust ja üldsuse usaldust ning need taastada, peaksid liikmesriigid võtma meetmeid kooskõlastatult ja koostöös. Liikmesriigid peaksid COVID-19ga seotud reisiipiirangute lõpetamist käsitlevate otsuste puhul tuginema komisjoni 13. mai 2020. aasta suunistele sisepiiride kohta ⁽¹⁰⁾. Nendest tuleks teavitada komisjoni ja kõiki liikmesriike. Komisjon on valmis kooskõlastama piirangute lõpetamist ja transporditeenuste taastamist riiklike kontaktpunktide võrgustiku kaudu.
16. See nõuab ka kooskõlastatud lähenemisviisi nii ELi naaberriikidega kui ka kaugemate riikidega. Kooskõlastamiskanalid on juba laiendatud, näiteks Lääne-Balkanil, asjaomastele riiklikele asutustele, kes teevad tihedat koostööd ELi riiklike transpordi kontaktpunktide võrgustikuga. Ühine eesmärk on tagada transporditeenuste osutamine ja ühendatus.
17. Kooskõlas eespool nimetatud põhimõtetega, et meetmed peaksid olema proportsionaalsed ja transpordiliigipõhised, tuleks üldiste takistavate meetmete asemel, mis põhjustavad transporditeenuste halvamist ELis, teha kindlaks ohutud liikuvusvõimalused. Näiteks transpordisõlmede ja sõidukite intensiivsem ja korrapärane puhastamine, desinfitseerimine ja asjakohane ventileerimine, ⁽¹¹⁾ selle asemel et asjaomased transporditeenused täielikult keelata. See lähenemisviis peaks võimaldama keskenduda riskiallikele, lubades samal ajal järk-järgult taastada tavapärane majandus- ja igapäevategevus. Sellega seoses on väga oluline tihe koostöö tervishoiu- ja transpordiasutuste ning peamiste sidusrühmade vahel.

⁽¹⁰⁾ Komisjoni 13. mai 2020. aasta teatis „Etapiviisiline ja kooskõlastatud tegevus liikumisvabaduse taastamiseks ja sisepiiridel tehtava kontrolli kaotamiseks – COVID-19“.

⁽¹¹⁾ Käesolevas teatises tähendab mõiste „sõiduk“ antud kontekstis kõiki sõidukitüüpe, sealhulgas autod, veokid, bussid, rongid, õhusõidukid, laevad, parvlaevad jne.

18. Kaubavedu tuleks jätkuvalt kaitsta, et tagada tarneahelate toimimine. Ühtses Euroopa tegevuskavas märgiti, et „[ü]leminekuetapis tuleks tugevdada jõupingutusi takistusteta kaubavoo säilitamiseks ja tarneahelate kindlustamiseks“. Võttes aluseks selle, et praegu kulub rohelise koridori piiriületuspunkti maksimaalselt 15 minutit, tuleks kontrollle järk-järgult ja kooskõlastatult vähendada, kasutades selleks loodud kooskõlastuskanaleid, nagu COVID-19 riiklikud transpordi kontaktpunktid ja integreeritud kord poliitiliseks reageerimiseks kriisidele (IPCR), et lõppkokkuvõttes võimaldada sisepiiride ületamist nagu enne COVID-19ga seotud piirangute kehtestamist, kõigi kaubaveokite ja kõigi kaupade puhul. Liikluse uuesti kasvades väärib erilist tähelepanu mitmeliigiliste transpordisõlmede, näiteks sadamate või konteineriterminalide roll roheliste koridoride toetamisel. Toimivate tarneahelate tagamiseks tuleks parimal viisil kasutada kõiki transpordiliike, sealhulgas siseveeteid ja raudtee-kaubavedusid. Tagada tuleb oluliste transporditöötajate vaba ja takistamatu liikumine ning selleks tuleks kaaluda juurdepääsu transpordisõlmede rohelistele koridoridele. Järkjärgulise ülemineku ajal ja riikide tervishoiuasutuste soovitusi järgides tuleks tervisekontrolle samm-sammult vähendada, süstemaatilised karantiinid (st sellised, mida kohaldatakse olenemata sümptomite ilmnemisest või testitulemustest) lõpetada, konvoid kaotada, sõidukeelud võiks taaskestada, kui liiklustihedus seda võimaldab, ning täiendavad erandid sõidu- ja puhkeaja eeskirjadest pärast 2020. aasta mai lõppu peaksid muutuma ühtlustatumaks ja piirduma rangelt vajalikega, et järk-järgult taastada ühtsed ja hõlpsasti jõustatavad ELi eeskirjad.
19. Kohe, kui rahvatervise olukord seda võimaldab, tuleks individuaalse transpordi (nt autod, mootorrattad või jalgrattad) suhtes kehtivad piirangud lõpetada. Piirangute lõdvendamine võimaldab liikuvuse kiiret taastamist, eriti kohalikul ja piirkondlikul tasandil (nt võimaldades inimestel liikuda rohkem ja kiiremini kodukohas või liikmesriigi piires). Nende piirangute lõpetamine, et hõlbustada individuaalset transporti, peaks olema kooskõlas iga liikmesriigi nõutavate või soovitatud laiaulatuslike distantsi hoidmise ja ennetusmeetmetega.
20. Samal ajal tuleks suurendada ohutute ühistranspordivõimaluste kättesaadavust kooskõlas järkjärgulise piirangute lõpetamisega, et pakkuda muid liikuvusvõimalusi kõigile kodanikele. Seda tuleks teha ja sellest teavitada viisil, mis aitab taastada reisijate usaldust ja kindlustunnet ühistranspordi ohutu kasutamise suhtes.
21. Tuleks tagada, et veoettevõtjate ja teenuseosutajate suhtes, kes osutavad samal marsruudil samaväärseid teenuseid, kohaldatakse samaväärseid meetmeid. Eesmärk peaks olema tagada sõitjatele samal tasemel ohutus, selgus ja prognoositavus, et vältida diskrimineerimist ja säilitada võrdsed võimalused.
22. Selleks et tagada mis tahes transpordiliigi puhul väljumisel ja saabumisel kohaldatavate meetmete võrreldavus, hoidudes seega sellest, et reisimine muutub liiga koormavaks või isegi võimatuks, on väga oluline tagada, et samaväärseid meetmeid, mis põhinevad ühistel põhimõtetel ja millest igaühel leevendatakse asjakohaselt asjaomaseid terviseriske, tunnustatakse vastastikku nii lähte- kui ka sihtkohas. Liikmesriikide ja kolmandate riikide vaheline kooskõlastamine peaks seda hõlbustama.
23. Selleks et võimaldada reise teadlikumat kavandamist, võiksid veoettevõtjad ja teenuseosutajad teha kättesaadavaks teabe keskmise täituvuse kohta konkreetsete ühenduste või kellaaegade korral. See on eriti oluline selliste teenuste puhul, kus istekohta ei reserveerita, ja kohaliku ühistranspordi puhul. Sellise teabe võiks teha kättesaadavaks internetis või spetsiaalsete mobiilirakenduste kaudu.
24. Linnalise liikumiskeskonna muutmine, näiteks kõnniteede ja jalgrattateede laiendamine, sõiduplaanide kohandamine ja uuenduslike tehnoloogiate väljatöötamine reisijatevoogude haldamiseks ja rahvahulga vältimiseks, on mitmes liikmesriigis, piirkonnas ja linnas juba arutusel. Komisjon julgustab ja toetab uute linnalise liikuvusemiskeskonna lahenduste ja meetmete väljatöötamist ja rakendamist, et hõlbustada aktiivset, ühist ja jagatud liikuvust ohutul viisil ning tagada kodanike usaldus.
25. Vajaduse korral tuleks kohaldada selgeid eeskirju veoettevõtjate ja teenuseosutajate õiguste ja kohustuste kohta, näiteks kui ettevõtjad vastutavad selle eest, et tagada distantsi hoidmine või transpordisõlmele või sõidukile juurdepääsu keelamine, kui reisija ei kanna maski, või teatava maksimaalse reisijate arvu ületamise korral, peaks õigusraamistik, mis annab neile õiguse neid meetmeid kehtestada, olema selgelt määratletud.

b) *Transporditöötajate kaitse*

26. Kõigi transpordiliikide transporditöötajatel on kriisis olnud oluline roll kaubaveoteenuste osutamisel, tarneahelate toimimise toetamisel, ELi kodanike repatrieerimisel ja elutähtsatel kutsealadel töötavate töötajate transportimisel oma töökohtadele, isegi kui risk nende enda tervisele ja heaolule on suurenenud. Transpordisõlmed, teenuseosutajad ja ettevõtjad peaksid sotsiaalpartneritega konsulteerides kohaldama talitluspidevuse põhimõtteid, et tagada pidev ohutu toimimine. See tähendab ka seda, et transporditöötajatega tuleks piisavalt konsulteerida ning neid tuleks varustada, koolitada ja juhendada sel teemal, kuidas nad saaksid oma tööülesandeid täita, minimeerides samal ajal riske nende enda, nende perekondade ja kaastöötajate ning sõitjate tervisele. See peaks hõlmama näiteks teavet selle kohta, kuidas kasutada asjakohaselt kaitsevahendeid, säilitada hügieeni, minimeerida tarbetuid kontakte teistega ning võimaluse korral ka seda, kuidas avastada võimalikke nakkusi.
27. Transporditöötajatele, kellelt nende töö laadi tõttu nõutakse ulatuslikku suhtlemist teistega (nt õhusõidukite meeskonnad, lennujaamade ja sadamate turva- ja ohutuskontrolli töötajad, piletikontrolörid, bussi- ja kaubikujuhid, reisilaevade meeskonnad, lootsid, reisijaid, sealhulgas puudega ja piiratud liikumisvõimega isikuid abistavad töötajad), peaksid tööandjad tagama nõuetekohasel tasemel isikukaitsevahendid, nagu on kirjeldatud allpool. Vajaduse korral tuleks tagada selliste vahendite korrapärane vahetamine ja nende ohutu kõrvaldamine. Euroopa Tööohutuse ja Töötervishoiu Amet avaldas tööandjatele üldised juhised pärast COVID-19 töökohta naasmise kohta, mis sisaldavad kasulikke teavet konkreetsete sektorite, sealhulgas transpordisektori kohta ⁽¹²⁾.

c) *Reisijate kaitse*

28. Kõigi reisijateveo ühistranspordi viiside puhul tuleks võtta mõistlikke meetmeid, et piirata transporditöötajate ja reisijate vahelisi ning reisijate omavahelisi kontakte. Võimaluse korral tuleks hoida distantsi reisijate vahel seni, kuni üldine terviseolukord seda nõuab. Kohaldada tuleks muid infektsiooniriski vähendavaid meetmeid, mis on näiteks järgmised.
- a. Isikukaitsevahendite (maskide, kinnaste jne) kandmine transporditöötajate poolt.
 - b. Võimaluse korral sõitjate arvu vähendamine ühistranspordivahendites ja ootealadel (selliste väiksema veomahuga teenuste osutamist võiks elujõulisuse säilitamiseks piisavalt toetada, nt ajutiste avaliku teenindamise kohustuste kaudu kooskõlas kohaldatavate ELi eeskirjadega ⁽¹³⁾).
 - c. Kaitsetõkete säilitamine või lisamine transpordisõlmedes ja sõidukites (nt juhtide ümber, piletimüügi- või -kontrollipunktides).
 - d. Transpordisõlmedes (nt sadamad, lennujaamad, rongijaamad, bussipeatused, parvlaevade maabumiskohad, linna ühistranspordisõlmed jne) spetsiaalsete radade kasutusele võtmine või erinevate reisijatevoogude muul viisil eraldamine.
 - e. Transpordisõlmed peaksid eemaldama sisustuse (nt pingid, lauad) või need vähemalt ümber korraldama, et tagada piisav distantsi hoidmine.
 - f. Selgelt kättesaadava teabe esitamine soovitatava käitumise kohta (nt sage käte pesemine või desinfitseerimine, piisava distantsi hoidmine) ja selles konkreetses transpordisõlmes või transpordiliigis kehtivate erimeetmete kohta.

⁽¹²⁾ „COVID-19: töökohaga seotud juhised“ ja „COVID-19: tagasi tööle. Töökohtade ümberkorraldamine ja töötajate kaitse“, https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19_guidance_for_the_workplace#See.

⁽¹³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 (ELT L 315, 3.12.2007, lk 1); Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 293, 31.10.2008, lk 3); nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 3577/92 teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž) (EÜT L 364, 12.12.1992, lk 7).

- g. Asjakohased meetmed sisenemisel ja turvakontrolli ajal (nt sõitjad ei sisene bussi ega lahku bussist esimese ukse kaudu, uste vaikimisi avamine, pagasialuste desinfitseerimine) ning muud meetmed, mis aitavad minimeerida kokkupuudet (nt lühikestel parvlaevamarsruutidel võiks olla lubatud jääda autosse või veokisse, kui on võimalik piisavalt tagada üldine ohutus).
- h. Esmatähtsaks tuleks pidada puudega ja piiratud liikumisvõimega isikute, samuti eakate transporti. Transporditöötajatele, kes kooskõlas ELi eeskirjadega reisijate õiguste kohta abistavad puudega ja piiratud liikumisvõimega isikuid ning eakaid, tuleks anda vajalikud isikukaitsevahendid.
29. Reisijad peaksid kandma transpordisõlmedes ja ühistranspordis kasutatavates sõidukites kaitsemaske, eriti kui füüsilise distantsi hoidmise meetmeid ei ole võimalik igal ajal järgida ⁽¹⁴⁾. Reisijatele mõeldud juurdepääsetavad teabematerjalid ohutu käitumise kohta (distantsi hoidmine, käte puhastamine jne) peaksid olema nähtaval kohal. Nendes rajatistes võimalike nakkuste ohjamiseks tuleks koostada protokollid ja anda neist transporditöötajatele selgelt teada ning ja teha need reisijatele kergesti kättesaadavaks.
30. Kui füüsilist distantsi hoidmist on raskem tagada, tuleks kehtestada täiendavad kaitsemeetmed ja meetmed samaväärse kaitsetaseme saavutamiseks. Lisaks tuleks juhul, kui sihtkohani jõudmiseks on olemas erinevad võimalused, eelistada neid, mille puhul on võimalik asjakohaselt tagada füüsiline distantseerumine, kooskõlas tervishoiuasutuste soovitusetega.
31. Nakkusohu vähendamine transpordisõlmedes ja sõidukites kõigi transpordiliikide puhul peaks olema esmatähtis. Transpordisõlmede ja -sõidukite intensiivsemat ja regulaarset puhastamist ja desinfitseerimist tuleks rakendada kõigi transpordiliikide puhul. Transpordisõlmedes ja sõidukites tuleks tagada saneeriva/desinfitseeriva pesugeeli kättesaadavus.
32. Transpordisõlmedes tuleks tagada rajatised ja rakendada protokollid COVID-19 nakkuskahtlusega isikute koheseks isoleerimiseks, kuni on võimalik võtta täiendavaid asjakohaseid meetmeid. Selleks tuleks luua kindlaksmääratud ohutusladad ning tagada spetsiaalselt koolitatud töötajad, kellel on piisavad kaitsevahendid. Olemasolevate meditsiinasutuste ja -töötajate (nt lennujaamades, sadamates või laevade pardal) võimekust tuleks tugevdada, et tulla toime suureneva liikluse mahuga, kui piirangud lõpetatakse.
33. Esmatähtsaks tuleks pidada piletite elektroonilist müüki ja täiustatud istekohtade broneerimist, et vähendada reisijate rühmade kogunemisi konkreetsetes piirkondades (nt piletiautomaadid ja müügipunktid) ning paremini kontrollida lubatud reisijate arvu, tagades samal ajal piletimüügi kättesaadavuse inimestele, kellel puudub juurdepääs elektroonilistele vahenditele või kes ei saa selliseid elektroonilisi vahendeid kasutada. Võimalikult suures ulatuses tuleks soodustada kontaktivaba keskkonda.
34. Muude kaupade, sealhulgas toidu ja jookide müüki sõidukites võib piirata. Nakkusohu vähendamiseks peaksid integreeritud reisi- ja müügikohtade, näiteks tollimaksuvabade kaupluste operaatorid võtma asjakohaseid meetmeid, sealhulgas näiteks: reisijatevoogude haldamine, et tagada distantsi hoidmine (sealhulgas põrandamärgistuse kasutamine, paigutuse optimeerimine, vajaduse korral klientide arvu piiramine); kohtade, seadmete ja kaupade korrapärane puhastamine ja desinfitseerimine; kassades klientide ja jaemüügi-ettevõtete töötajate vahel tõkete loomine; piisava arvu kätedesinfitseerimispunktide tagamine kogu jaemüügikohas ja nende kasutamise nõue, eelkõige sisse- ja väljapääsude juures; tarbijatele selgelt nähtava teabe andmine asjakohase ohutu käitumise kohta; ning selle tagamine, et jaemüügiga tegelevad töötajad on piisavalt koolitatud ja varustatud, et tegeleda klientide ja kaupadega kooskõlas tervishoiuasutuste antud juhiste ohutu käitumise kohta COVID-19 puhangu ajal.

⁽¹⁴⁾ „Kaitsemaskid“ on üldtermin, mis hõlmab nii meditsiinilisi kui ka mittemeditsiinilisi maske. Haiguste Ennetamise ja Tõrje Euroopa Keskus märgib, et „võiks kaaluda eri tekstiilidest valmistatud mittemeditsiiniliste kaitsemaskide kasutamist, eriti kui tarneprobleemide tõttu peaks meditsiinilisi kaitsemaske kandma isikukaitsevahendina eelkõige tervishoiutöötajad“ (<https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf>). Seda peaksid riikide tervishoiu- ja ohutusametused arutama täpsemalt oma aruteludes sidusrühmadega iga transpordiliigi kohta, lähtudes selles riigis esinevast epidemioloogilisest riskist, kättesaadavusest ja muudest kaalutlustest. Teatavad transporditöötajad ja reisijad võivad seega kokku puutuda eri tasemel riskiga.

35. Lisaks muudele meetmetele, mille eesmärk on piirata nakkusohtu, võiksid reisijad vabatahtlikult kasutada kontaktide jälgimise ja hoiatamise meetmeid, näiteks mobiilirakenduste abil, et avastada ja katkestada nakkusahelad ning vähendada edasise edasikandumise ohtu seni, kuni edasikandumisoht püsib. Transporditeenustele juurdepääsu tingimuseks ei tohiks seada kontaktide jälgimise rakenduste kasutamist. Transpordi piiriülese olemuse tõttu on oluline tagada selliste meetmete koostalitlusvõime ja vastastikune tunnustamine. Nende rakendamise korral peaksid kontaktide jälgimise meetmed olema COVID-19 puhanguga tegelemiseks rangelt piiratud ja loodud kooskõlas mobiilirakendusi käsitleva e-tervise võrgustiku ELi ühise töövahendiga, et toetada kontaktide jälgimist ELi COVID-19 vastases võitluses, ⁽¹⁵⁾ komisjoni juhiste rakenduste kohta ⁽¹⁶⁾ ja Euroopa Andmekaitseandmekaitse õukogu suunistega, ⁽¹⁷⁾ tagades andmekaitse kõrgeima taseme.

36. Transpordiettevõtjatel ja teenuseosutajatel peaksid olema eriprotokollid juhaks, kui sõitjad reisi või transpordisõlmes viibimise ajal või vahetult pärast seda haigestuvad või neil ilmnevad COVID-19 sümptomid. Sellised protokollid peaksid hõlmama selgelt määratletud ohutusalasid sümptomitega sõitjate jaoks, kindlaksmääratud samme selle kohta, kuidas minimeerida nende kokkupuudet teiste sõitjate ja transporditöötajatega, kuidas koguda ja analüüsida kogu asjakohast teavet kontaktide kohta teiste sõitjate ja transporditöötajatega jne. Kui sõitjatel on istekohad broneeritud, peaks selle abil saama tuvastada ja hoiatada kaassõitjaid, kes olid nende läheduses.

d) *Edasised sammud*

37. Selleks et taastada transporditeenused ja -ühendus tavapärasel kujul, kuid seda olukorras, kus vaktsiini ei ole, on vaja paindlike meetmete kombinatsiooni, mille kohaselt tuleb suurendada asjakohaste isikukaitsevahendite kasutamist, tagada asjakohane ja ohutu ventilatsioon ning vältida pelgalt siseõhu ringlust, suurendada kontaktide jälgimise suutlikkust vabatahtlikkuse alusel ja dekontamineerimise suutlikkust.

38. Keskmises ja pikas perspektiivis soovitatakse kõiki COVID-19 pandeemia ajal võetud erakorralisi meetmeid pidevalt jälgida, hinnata ja õigel ajal läbi vaadata, välja arvatud juhul, kui epidemioloogiline olukord nõuab nende pikendamist või kui need meetmed on olnud kasulikud transpordisüsteemide ja -tõhususe parandamisel.

39. Piirangute jätkuv kohaldamine, samuti nende leevendamine ning transporditeenuste ja -ühenduse järkjärguline taastamine ei tohiks, isegi kui see on vaid ajutine, vähendada transpordisektoris ELi kõrgeid ohutus- ja turvanorme, sealhulgas transporditöötajate tervist ja ohutust. Pole vaja, et COVID-19 puhangu tõttu lisanduksid meie ees seisvatele probleemidele ka transpordi ohutuse ja turvalisusega seotud küsimused.

III. **Praktilised suunised konkreetsete meetmete kohta ohutu reisijateveo tagamiseks kõikide transpordiliikide puhul COVID-19 puhangu kontekstis**

a) *Valdkonnaülesed soovitus*

40. COVID-19 piirangutest väljumise ja sellele järgneva taastamise ajal tuleks üldise järkjärgulise reisijateveo taastamisel ja suurendamisel juhinduda eespool nimetatud põhimõtetest kogu ELis kõigi transpordiliikide puhul. Need ühised põhimõtted peaksid hõlbustama rakendatud meetmete vastastikust tunnustamist nii ELis kui ka ELi-välistes riikides, et võimaldada transporditeenuste tõhusat jätkamist. Nagu eelmises punktis märgitud, tuleks transpordisõlmede ja sõidukite suhtes kõigi transpordiliikide puhul kohaldada teatavaid põhimõtteid ja meetmeid, tehes konkreetseid kohandusi ning võttes arvesse transpordiliigipõhised asjaolusid, vajadusi ja teostatavust.

41. Sellised valdkonnaülesed meetmed hõlmavad eelkõige järgmist.

- a. Vähemalt piirangute esialgse lõdvendamise ajal võib olla vaja vähendada reisijate arvu teatavate transpordiliikide puhul kasutatavatel sõidukitel, et tagada kohaldatavate füüsilise distantsi hoidmise nõuete täitmise jälgimine.

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

⁽¹⁶⁾ Komisjoni teatis „Andmekaitsega seotud suunised COVID-19 pandeemia vastast võitlust toetavate mobiilirakenduste kohta“ (ELT C 124I, 17.4.2020, lk 1).

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

- b. Kontaktide jälgimiseks kasutatavate mobiilirakenduste vabatahtlikku kasutamist tuleks pidada täiendavaks kihiks riskide maandamisel.
 - c. Transporditöötajad peaksid olema varustatud isikukaitsevahenditega ja võimaluse korral olema reisijatest tökete abil eraldatud.
 - d. Transpordisõlmede ja sõidukite sage puhastamine ja desinfitseerimine ning sagedasem jäätmete kogumine.
 - e. Käte desinfitseerimiseseadmete süstemaatiline paigaldamine ja nõue neid kasutada, kui see on võimalik.
 - f. Ventilatsiooni- või õhufiltrimissüsteemide suurem kasutamine, vajaduse korral eelistada värske õhu kasutamist.
 - g. Reisijad peavad kandma maske, eelkõige juhul, kui distantsihoidmismeetmeid ei ole võimalik kogu aeg täielikult järgida.
 - h. Piletid ja teave tuleks esitada elektrooniliselt ja automaatselt. Tuleks igati soodustada piletite elektroonilist eelmüüki ja seada see esikohale, samuti tuleks kasutada täiustatud menetlusi lennule registreerimisel, piletite broneerimisel ja registreerimisel.
 - i. Pagasi registreerimine, peale- ja mahalaadimine tuleks korraldada nii, et välditakse reisijate kogunemist.
 - j. Pardateenuste ja -toitlustuse ettetellimine peaks võimaluse korral toimuma broneerimise ajal, et vähendada töötajate ja reisijate vahelisi kontakte.
 - k. Transpordisõlmedes ja sõidukites peaksid ohutut käitumist käsitlevad juhendid ja teave reisijatele nõutavate kaitsevahendite kohta olema selgesti nähtavad ning need tuleks teha kättesaadavaks enne reisi.
42. Eri transpordiliikide sidusrühmade organisatsioonid, ettevõtjad ja teenuseosutajad peaksid välja töötama iga transpordiliigi konkreetset olukorda käsitlevad asjakohased meetmed ja neid rakendama. Need peaksid olema kooskõlas käesolevates suunistes sätestatud üldiste ja transpordiliigipõhiste soovitustega. Neid meetmeid tuleks pidevalt läbi vaadata ja vajaduse korral kohandada, et tagada nende tõhusus transporditöötajate ja reisijate tervise kaitsmisel.
43. Lisaks tuleks rakendada ja kohaldada järgmisi meetmeid, võttes arvesse iga transpordiliigi eripära ja vajadusi.

b) *Lennundus*

44. Lennundusel on pikaajaline kogemus ohutuse ja julgeoleku riskijuhtimise valdkonnas ning see valdkond on harjunud tegutsema väga kontrollitud keskkonnas. Kriisist väljumiseks on vaja taastada reisijate kindlustunne, et lennutransport on ohutu. Selleks on oluline, et lennunduse ja tervishoiuvaldkonna sidusrühmad jagaksid laialdaselt teavet kehtestatud meetmete kohta ja selle kohta, kuidas need meetmed riske vähendavad. Lennundussektor peaks tagama, et teave nende meetmete kohta on alati hästi nähtav ning et meetmed oleksid kooskõlastatud ja reisijatele teatavaks tehtud.
45. COVID-19 leviku riski vähendamiseks tuleks järgida samu põhimõtteid, mida kasutatakse ohutus- ja julgeolekuriskide juhtimisel, mis hõlmab nõuete täitmise jälgimist, meetmete tõhususe korrapäraselt läbivaatamist ning meetmete kohandamist muutuvate vajaduste ning täiustatud meetodite ja tehnoloogiatega, võttes siiski arvesse, et lennujaamadel ja lennuettevõtjatel ei ole õigust osutada tervishoiuteenuseid, näiteks teha otsuseid reisijate tervisekontrolli kohta, mis peaks jääma pädevate asutuste otsustada.
46. Selleks et tagada meetmete võrreldavus väljumisel ja saabumisel, vältides seega seda, et reisimine muutub liialt koormavaks või isegi võimatuks, on oluline tagada, et samaväärsed meetmed, mis rajanevad ühistel põhimõtetel ja mis kõik vähendavad sobival viisil asjaomaseid terviseriske, oleksid lähte- ja sihtkohas vastastikku aktsepteeritavad. Selle hõlbustamiseks on kasulik töötada välja konkreetsete kriteeriumid, mida tuleks rakendada rahvusvaheliselt tunnustatud lähenemisviisid. Et lennundus saaks nii ELis kui ka ülemaailmses kontekstis taastuda, on oluline samaväärsete standardite kasutamine ning vastastikkuse põhimõtte kohaldamine meetmete ja nende aktsepteerimise suhtes. Seetõttu on väga tähtis tihe koostöö ELi-väliste riikide ja rahvusvaheliste partneritega, sealhulgas Rahvusvahelise Tsiviilennunduse Organisatsiooniga (ICAO).

47. Koostöös komisjoni, Haiguste Ennetamise ja Tõrje Euroopa Keskuse (ECDC) ning pädevate asutustega esitab Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (EASA) lähinädalatel tehnilised tegevussuunistes koordineeritud lähenemisviisi hõlbustamiseks ning riiklike lennuametite, lennuettevõtjate, lennujaamade ja muude lennundusvaldkonna sidusrühmade abistamiseks. Kõnealustes tehnilistes tegevussuunistes võetakse arvesse ohutusjuhtimise põhimõtteid, mis on välja töötatud Euroopa lennundussüsteemi ohutuse tagamiseks, ja neis sätestatakse lennundusala terviseohutuse alusprotokoll, mida on kavas kohaldada kogu ELis.
48. Protokoll peaksid sisaldama järgmisi meetmeid.
- a. Ventilatsiooni suurendamine, haigla nõuetele vastav õhufiltrimissüsteem ja vertikaalne õhuvool.
 - b. Nakkusohu piiramine reisi ajal (nt vältida reisijate kogunemist, piirata suhtlemist pardal, jaotada istekohad võimalikult asjakohasel viisil ja tehnilisi piiranguid arvestades, eelistada elektroonilisi dokumente ja maksevahendeid).
 - c. Salongis liikumise vähendamine (nt vähem salongipagasi, vähem suhtlemist meeskonnaga).
 - d. Reisijatevoogude nõuetekohane haldamine (nt soovitada tulla lennujaama varem kohale; kasutada elektroonilist lennule registreerimist või iseteenindust; tagada distantsi hoidmine ja minimeerida kontakte pagasi äraandmisel, julgestuskontrollis ja piirikontrollipunktides, pardal minekul ja pagasi kättesaamisel); teave lennujaamas rakendatavate menetluste kohta peaks reisijatele olema kättesaadav enne reisi.
49. EASA/ECDC tehnilistes tegevussuunistes täpsustatakse täiendavad leevendusmeetmed tihedas koostöös riiklike pädevate asutustega, et lendude teenindamist käsitlev meede oleks kogu ELis ühetaoline.

c) *Maanteetransport*

50. Tuleks kehtestada ranged hügieeninõuded, sealhulgas korrapärane puhastamine ja desinfitseerimine, terminalide kõigis osades, puhkealadel (nt kiirteede ääres), varjualustes parkimiskohtades, tanklates ja laadimisjaamades, et piirata nakkusohu liiklejate jaoks. Tanklates tuleks reisijatevoogu juhtida. Kui rahvatervise piisavat kaitset ei ole võimalik tagada, tuleks kaaluda teatavate peatuskohtade või tanklate sulgemist.
51. Bussitransport. Bussiliikluse järkjärguliseks taastamiseks on vaja asjakohaseid meetmeid ning nende puhul tuleb eristada lähi- ja kaugliine. Tõhususe tagamiseks tuleks eelkõige rahvusvaheliste bussiteenuste puhul kooskõlastada lähenemisviisid liikmesriikide ja ettevõtjate vahel. Kasutusele tuleks võtta ohutud käitamistavad, sealhulgas näiteks bussi sisenemine tagaukse kaudu ja võimalikult palju akende kaudu õhutamine kliimaseadme kasutamise asemel. Lisaks tuleks istekohti optimeerida nii palju kui võimalik (nt perekonnad istuvad koos ja teised, kes ei reisi koos, istuvad eraldi). Minibussides ei tohiks reisijatel lubada istuda juhi kõrval, välja arvatud juhul, kui füüsiline eraldatus on võimalik. Liinibussiteenuste osutajatel peab olema võimalik bussiliinivõrk järkjärgult ja sõltuvalt riiklikest piirangutest ümber ehitada. Selle hõlbustamiseks peaksid liikmesriigid kehtestama lihtsustatud ja kiired menetlused, et ettevõtjad saaksid oma teenuseid kiiresti kohandada, seadmata ohtu transporditöötajate tervist ja ohutust. Võimaluse korral tuleks piirata töötajate kontakte reisijate pagasiga ning reisijad peaksid ise tegelema oma pagasi peale- ja mahalaadimisega.
52. Transport tellitava auto/väikebussiga (takso, autorent)). Takso- ja autorenditeenused on suures osas jätkunud juhtidele kehtestatud erikaitsemeetmete ja piirangutega, mille kohaselt on lubatud vaid üks reisija või kui tegemist on samas leibkonnas elavate isikutega, siis mitu reisijat. Selliste teenuste osutamine peaks jätkuma koos konkreetsete hügieeni- ja riskivähendusmeetmetega. Ettevõtjad peaksid tagama sõidukijuhtidele maskid ja desinfektsioonivahendid. Sõiduki sisemust tuleks desinfitseerida nii sageli kui võimalik. Taksojuhid ja rendiauto juhid peaksid vältima füüsilist kontakti reisijatega ning alati tuleks eelistada elektroonilisi makseid. Ettevõtjad peaksid tagama sõidukijuhtidele sõidukites füüsilised piirded (nt plastkardinaid või tõkked), et piirata kokkupuudet reisijatega. Reisijatel ei tohiks lubada istuda juhi kõrval, välja arvatud juhul, kui füüsiline eraldatus on võimalik. Ettevõtjad peaksid jagama reisijatele asjakohast teavet enne reisi.

d) Raudteetransport

53. Reisijateveo jätkamiseks on oluline tagada reisijatele kindlustunne, et ühistransport on ohutu. Meetmed peavad olema hästi teatavaks tehtud, nähtavad ja tõhusad. Eelkõige rahvusvaheliste raudteeteenuste puhul tuleb meetmeid liikmesriikide ja ettevõtjate vahel koordineerida, et need oleksid tõhusad. Raudteeühingud ja -töötajate organisatsioonid töötavad välja ühiseeskirju.
54. Arvestades iga päev veetavate reisijate suurt arvu ja neid teenindavate jaamade arvu, sõltub rahvatervise kaitseks ettenähtud ohutu käitumise üldeskirjade täitmine, eelkõige piisava distantsi hoidmine ka iga reisija hoolsusest ja vastutustundest. Pistelised kontrollid peaksid tagama selle, et eeskirjadest peetakse kinni.
55. Kuna raudteeliiklus on COVID-19 puhangu ajal jätkuvalt toiminud, on juba võetud mitmeid meetmeid, mida saab vajaduse korral säilitada ja kohandada.
- a. Vajaduse korral tuleks rongides kohaldada distantsi hoidmise nõuet, eelkõige seni, kuni reisijate arv on suhteliselt väike. Distantsi hoidmiseks tuleks vajaduse korral suurendada rongide liikumissagedust ja suutlikkust, et vähendada reisijate tihedust.
 - b. Raudtee-ettevõtjad peaksid tegema istekohtade broneerimise kohustuslikuks nii kaug- kui ka piirkondlikel rongidel, tehes kindlaks reisijate nime/päritolu ja sihtkoha. Teise võimalusena ja eelkõige lähiringide puhul tuleks nõuda, et reisijad, välja arvatud samas leibkonnas elavad isikud, jätaksid nendevahelise istme tühjaks.
 - c. Raudtee-ettevõtjad peaksid läbilaskevõime haldamiseks kasutama rongisiseseid reisijate loendussüsteeme, mis tehakse eelkõige kättesaadavaks pendel- ja linnalähiringidele (põhinedes kaalul, uksealades tehtud sammudel ning videoalvesüsteemi loendamisalgoritmidel, mis ei võimalda isikute tuvastamist). Sõiduplaanide koostamisel ja rongiliinide jaotamisel võib olla vaja teha paindlikke kohandusi, sealhulgas optimeerida koordineeritult läbilaskevõimet, et kajastada nõudlust ja vajadust vähendada reisijate arvu.
 - d. Raudteejaamades tuleks reisijatevoogu juhtida. Kui rahvatervise piisavat kaitset ei ole võimalik tagada, tuleks kaaluda teatavate peatuste või jaamade sulgemist.
 - e. Liigse rahvahulga vältimiseks tuleks soodustada tipptunnivälisest reisimist ja pakkuda stiimuleid, näiteks hinna korrigeerimist, või võimaldada paindlikke töötunde linnalähiringide puhul.
 - f. Vältimaks seda, et reisijad peavad puudutama ukselinke või -nuppe, peaks juht avama ukseid igas peatuses kas automaatselt või kaugjuhtimise teel.
56. Euroopa Liidu Raudteeamet (ERA), kellel on asjaomased teadmised raudteetoimingutest ja ühistest ohutusmeetoditest ning ulatuslik teabevahetuskanalite võrgustik (ametiasutuste, ettevõtjate ja tootjatega), on valmis võtma juhtrolli parimate tavade jagamise tagamisel. Ühisettevõtte Shift2Rail uurib juba võimalusi, kuidas toetada anonüümsetel koondandmetel⁽¹⁸⁾ põhinevate rakenduste väljatöötamist, et mõista ülerahvastatuse tekkimist jaamades, mis võib olla kasulik ka ühistranspordi seisukohast.

e) Veetransport

57. Veeteedel toimuvat reisijatevedu on märkimisväärselt vähendatud. On vaja meetmeid rahvatervise kaitse tagamiseks, et taastada nii reisijate kui ka meeskondade usaldus ja kindlustunne. Meetmeid tuleks kohandada vastavalt laeva tüübile ning võttes arvesse reisi iseloomu ja pikkust, mis võivad veetranspordisektoris märkimisväärselt erineda. Võib olla vaja suurendada laevade ja reiside arvu, eriti seal, kus parvlaevatransport on oluline ühenduse tagamiseks äärealade ja saartega.

⁽¹⁸⁾ Komisjoni 8. aprilli 2020. aasta soovitus (EL) 2020/518 liidu ühise meetmekogumi kohta, mis võimaldab kasutada tehnoloogiat ja andmeid COVID-19 kriisi vastu võitlemiseks ja kriisist väljumiseks, eelkõige seoses mobiilirakendustega ja anonüümsetel liikuvusandmetel kasutamiseks (ELT L 114, 14.4.2020, lk 7).

58. Meretransporditöötajatele suunatud meetmeid on üksikasjalikult kirjeldatud dokumendis „Suunised laevadel viibivate isikute tervise kaitse kohta“⁽¹⁹⁾. Töötajatel, sealhulgas laevadel ja sadamates töötavatel isikutel peaks töötamise ajal olema kogu aeg juurdepääs isikukaitsevahenditele⁽²⁰⁾ ja piisavale arstiabile. Võimalikult suures ulatuses tuleks vähendada otsest suhtlemist pardal viibivate isikute vahel, et vältida nakkuse edasikandumise ohtu.
59. Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA) on valmis hõlbustama parimate tavade ja teabe jagamist, mis võib olla kasulik pädevatele asutustele ja sidusrühmadele (nt laevade liikumistee kindlakstegemine, tervishoiualane aruandlus jne). Võttes arvesse laevanduse rahvusvahelist iseloomu, on oluline ka koostöö ELi-väliste riikide ja rahvusvaheliste organisatsioonidega, sealhulgas Rahvusvahelise Mereorganisatsiooniga (IMO), et hõlbustada üleilmset koostööd ning COVID-19ga seotud meetmete ja tavade samaväärsust ja vastastikkust.
60. Tuginedes olemasolevatele kogemustele ja liikmesriikide kohaldatud meetmetele peaksid ettevõtjad ja kõik muud veetranspordiga tegelevad üksused (sadamad, parvlaevade terminalid, asjaomased riiklikud asutused) kohaldama järgmisi meetmeid.
- a. Tagama, et reisijatel oleks laevadel võimalik järgida distantse hoidmise nõudeid, sealhulgas vähendades lubatud reisijate arvu.
 - b. Piirama piletit omavate reisijate juurdepääsu kaile pardalemineku ja pardalt lahkumise puhul; määrama reisijatele istekohad.
 - c. Sadamad peaksid määrama spetsiaalsed rajad reisijate sisenemiseks ja väljumiseks.
 - d. Kui tingimused seda võimaldavad, suunama võimalikult palju reisijaid laeva avatud aladele.
 - e. Kui reisijatel soovitatakse või palutakse jääda lühireisil (nt vähem kui üks tund) parvlaeval oma sõidukisse, tuleks sellist meedet kohaldada ainult avatud tekkidel, välja arvatud juhul, kui kooskõlas kohaldatavate ELi eeskirjadega võetakse täiendavaid ohutusabinõusid. Vajaduse korral tuleks kohandada tekkide mahutavust, et tagada ohutus ja tulekustutuse väljaõppe saanud personali kohalolu.
 - f. Laevade ja maismaaratistite puhastamisel ja desinfitseerimisel tuleks järgida ühismeetmes „EU Healthy Gateways“ esitatud „Soovitatud menetlusi“⁽²¹⁾.
 - g. Kruiisilaevad ja vajaduse korral parvlaevad peaksid välja töötama spetsiaalsed puhastamis- ja hügieeniprotoollid, et minimeerida reisijate kajutite vahelise ristnakatumise ohtu.
 - h. Tuleks välja töötada protokollid laevade käitajate ja maismaaratistite vahel COVID-19 nakkuse kahtluse või kinnitatud diagnoosiga isikute puhul, sealhulgas meetmed enne reisi, reisi ajal ja pärast reisi. Selleks peaksid olema kättesaadavad tervisekontrollid, karantiiniruumid ja korraldatud piisav suhtlus karantiinis viibiva isikuga.
 - i. Kruiisilaevadel peaks olema pardal piisav COVID-19 testimissuutlikkus, mida kasutatakse juhul, kui reisijal või meeskonnaliikmel kahtlustatakse nakatumist.
61. Varasemad COVID-19 puhangud kruiisilaevadel on näidanud, et pikkade reiside ajal on suletud keskkond eriti haavatav. Enne kruiisilaevade tegevuse jätkamist peaksid laevade käitajad kehtestama range korra, et vähendada nakkuse edasikandumise ohtu pardal ja tagada nakkuste korral piisav arstiabi. Ristlusteenuste järkjärgulist taastamist tuleks koordineerida ELi ja rahvusvahelisel tasandil, võttes arvesse rahvatervise olukorda asjaomastes riikides. Enne reisi alustamist peaksid kruiisilaevade käitajad kooskõlastama marsruudil asuvate sadamatega selle,

⁽¹⁹⁾ Komisjoni teatis „Suunised laevadel viibivate meremeeste, reisijate ja muude isikute tervise kaitse, repatrieerimise ja reisikorralduste kohta“ (ELT C 119, 14.4.2020, lk 1).

⁽²⁰⁾ Ühismeede „EU Healthy Gateways“, ülevaade isikukaitsevahenditest, mida on seoses COVID-19ga piiriületuspunktide töötajatele ja laevaperele soovitatud.

⁽²¹⁾ Soovitatud menetlused laevade puhastamiseks ja desinfitseerimiseks pandeemia ajal või kui pardal on tuvastatud COVID-19 juhtum; 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

kuidas anda vajaduse korral reisijatele ja meeskonnaliikmetele arstiabi ning kuidas korraldada repatrieerimist ja meeskonnavahetust. Meretranspordi järjepidevuse ja ohutuse tagamiseks astub komisjon jätkuvalt samme liikmesriikide jõupingutuste hõlbustamiseks ja koordineerimiseks, et võimaldada meeskonnavahetust nende sadamates.

f) Linnaliikuvus

62. Paljudes linnades ja piirkondades on ühistransport (bussid, metrood, trammid, linna- ja linnalähi rongid jne) COVID-19 puhangu ajal jätkuvalt toiminud. Reisijate arvu suurenemist silmas pidades tuleks vajaduse korral kehtestada meetmed, et tagada reisijate ohutus kõige kõrgemal tasemel, näiteks järgmised.
- a. Nõuda ohutu miinimumkauguse hoidmist, kasutades näiteks kleeibiseid või pörandamärgistusi, et reisijad saaksid ühissõidukites ohutut vahemaad hoida.
 - b. Minimeerida juhtide ja reisijate vahelisi kontakte (nt kasutada tõkkeid, sulgeda eesuked, eelistada elektroonilisi pileteid ja makseviise).
 - c. Suurendada liikumissagedust ja kohandada liine, et reisijate arvu suurenedes oleks võimalik hoida ohutut miinimumkaugust ning et teatavaid sihtkohti (nt seal, kus nõudlus on eriti suur) paremini teenindada.
 - d. Vältimaks seda, et reisijad peavad puudutama ukselinke või -nuppe, peaks juht avama ukseid igas peatuses kas automaatselt või kaugjuhtimise teel.
 - e. Optimeerida reisijatevooge jaamades ja transpordisõlmedes, et vältida liigset rahvahulka ja tiptunde ning minimeerida kontakte uuenduslike tehnoloogiate ja mobiilirakenduste abil (nt reisijate arvu ja rahvahulkade prognoosimine, loendurid ustel reisijate lubatud arvu kindlaks määramiseks, reisiaegade reserveerimine jm) ning võimaldada tööaja paindlikkust.
63. Oluline on teavitada selgelt kõigist võetud meetmetest, et hõlbustada nende sujuvat rakendamist, anda kodanikele kindlustunne ja säilitada nende usaldus ühistranspordi vastu. Teavituskampaaniad (nt pörandakleeibised) on samuti osutunud tõhusaks. Paljude vajalikuks peetavate meetmete (nt rahvahulga juhtimine, juurdepääs transpordisõlmedele ja sõidukitele, füüsilise distantsi hoidmine jne) mõju ei piirdu vaid ühistranspordiga ning need tuleks välja töötada koostöös tervishoiuasutuste ja muude sidusrühmadega, määratledes selgelt iga osaleja õigused ja kohustused. Sellest tulenevad lisakulud võib lisada avaliku teenindamise lepingutesse.
64. Jagatud liikuvuse lahendused: jagatud liikuvusega tegelevad ettevõtjad peaksid võtma mitmesuguseid meetmeid, et kaitsta juhte ja reisijaid nakkuse eest. Rendisõidukeid tuleks pärast iga kasutust põhjalikult desinfitseerida ning ühisauto kasutamise korral tuleks sõidukeid desinfitseerida vähemalt üks kord iga kasutuspäeva jooksul. Sõidujagamise teenuste (nt rattaringluse rattad) korral tuleks tihedamini desinfitseerida. Elektriõukerattaid ja -jalgrattaid rentivad ettevõtted peaksid desinfitseerima tõuke- ja jalgrattaid vähemalt igal akuvahetusel.
65. Aktiivne liikuvus: paljud Euroopa linnad astuvad samme, et muuta aktiivne liikuvus (nt kõndimine ja jalgrattasõit) COVID-19 puhangu ajal ohutuks ja atraktiivsemaks liikumisvõimaluseks. Linnapiirkonnad võiksid kaaluda kõnniteede ajutist laiendamist ja näha teedel ette suurema aktiivse liikuvuse võimalustele, et hõlbustada inimeste ohutut ja tõhusat liikumist, vähendades samas sõidukite kiiruspiiranguid suurema aktiivse liikuvusega piirkondades.
66. Parimate tavade, ideede ja uuenduste jagamist ohutu liikuvuse kohta linnades ja linnade lähikümbruses COVID-19 puhangu ajal on alustatud spetsiaalsete platvormide ja võrgustike kaudu ning see on väga oluline sellise koostöö ja teadmiste jagamise edasiarendamiseks. Komisjon kogub teavet liikmesriikidelt, kohalikest omavalitsustelt ja linnalise liikumiskeskonna valdkonnas tegutsevatelt sidusrühmadelt, et analüüsida selle puhangu mõju, teha järeldusi ja koguda seni saadud kogemusi ning teha kooskõlas Euroopa rohelise kokkuleppega kindlaks säästvama liikuvuse võimalused ELis tulevikus.

IV. Kokkuvõte

67. Komisjon jätkab koostööd teiste ELi institutsioonide, asutuste ja organite, liikmesriikide, transpordi sidusrühmade ja rahvusvaheliste partneritega, et koordineerida meetmeid ja hõlbustada käesolevate suuniste rakendamist läbipaistval ja objektiivsel viisil. Komisjon jälgib eelkõige, et piiramismetmed ja nende järkjärguline kaotamine ei kahjustaks ühtset turgu ega avaldaks ELi transpordiettevõtjatele ja teenuseosutajatele diskrimineerivat mõju, mis on vastuolus aluslepingutega, ning et need ei diskrimineeriks ELi kodanikke ega töötajaid kodakondsuse alusel.
68. Olukord on jätkuvalt dünaamiline ning komisjon jätkab koostööd pädevate asutuste, sidusrühmade organisatsioonide, transpordiettevõtjate ja teenuseosutajatega, et kohandada ja ajakohastada meie lähenemisviise ja meetmeid, võttes arvesse viimatist epidemioloogilise olukorra arengut, tagasisidet olemasolevate meetmete tõhususe kohta ning ELi kodanike ja meie majanduse vajadusi. Seni kuni COVID-19 puhang jätkub, peavad riigiasutused, sidusrühmad ja kodanikud olema valvsad, et olla jätkuvalt valmis nakkuste võimalikuks suurenemiseks. Sellega seoses jälgib komisjon pidevalt käesolevate suuniste kohaldamist ja ajakohastab neid vajaduse korral, et tagada nende tõhusus muutuvaid olusid arvestades.
69. Keskendudes transporditeenuste ja -ühenduse taastamisele, peab ELi transpordisektori taastumine olema jätkusuutlik ja arukas, et see saaks taas saavutada oma kriisieelse tugevuse, jääks ülemaailmselt konkurentsivõimeliseks ja oleks jätkuvalt väga olulisel kohal ELi majanduses ja kodanike elus. COVID-19 kriisist saadud kogemusi kajastatakse peatselt valmivas säästva ja aruka liikuvuse strateegias 2020. aastal.
-