

KOMUNIKACIJA KOMISIJE**COVID-19: Smjernice za postupno ponovno uspostavljanje usluga prijevoza i povezanosti**

(2020/C 169/02)

I. Uvod

1. Pandemija bolesti COVID-19 znatno utječe na prijevoz i povezanost u EU-u. Nuspojava mjera za obuzdavanje pandemije je drastičan pad aktivnosti u prijevozu, a posebno kad je riječ o prijevozu putnika ⁽¹⁾. Protok tereta nije toliko pogođen, dijelom zbog zajedničkih nastojanja EU-a da se osigura kontinuitet teretnog prometa, ali je i tu došlo do smanjenja zbog pada gospodarskih aktivnosti i poremećaja lanaca opskrbe.
2. Komisija je donijela smjernice za ograničenja neobveznih putovanja ⁽²⁾, predložila posebne mjere za prijevoz, koje obuhvaćaju i upravljanje granicama ⁽³⁾, uvođenje zelenih traka za prijevoz tereta ⁽⁴⁾, olakšavanje zračnog prijevoza tereta ⁽⁵⁾ i pomorce, putnike i druge osobe na brodovima ⁽⁶⁾. Komisija je ponudila smjernice s najboljim načinima zaštite putnika i radnika u prometu uz istovremeno održavanje protoka tereta.
3. Sve dok se primjenjuju mjere ograničenja kretanja osoba i dok protok tereta može biti pogođen, u svim državama članicama treba nastaviti s dosljednom i usklađenom primjenom mjera i preporuka koje se odnose na protok tereta, slobodno kretanje radnika koji obavljaju ključne poslove ⁽⁷⁾, tranzit i repatrijaciju putnika i posada. Države članice trebale bi i dalje koristiti mrežu nacionalnih kontaktnih točaka za promet pomoću koje Komisija koordinira odgovor na COVID-19.
4. Kad se stanje javnog zdravlja počne poboljšavati, bit će važno postupno ponovno uspostavljati usluge prijevoza i povezanost unutar granica postavljenih na temelju epidemioloških uvjeta jer su usluge prijevoza i povezanost ključni pokretači EU-a i globalnog gospodarstva te temeljni dio svakodnevnog života građana EU-a.
5. Europska komisija je, u suradnji s predsjednikom Europskog vijeća, 15. travnja 2020. predstavila Zajednički europski plan ⁽⁸⁾ s preporukama za ukidanje mjera protiv širenja zaraze. U Zajedničkom europskom planu najavljeno je da će Komisija „donijeti i detaljnije smjernice o postupnom ponovnom uvođenju usluga prijevoza, povezanosti i slobode kretanja čim to zdravstvena situacija dopusti, imajući u vidu planiranja putovanja u vrijeme ljetnih godišnjih odmora”.

⁽¹⁾ Na primjer: za zračni prijevoz približno –90 % u odnosu na prethodnu godinu (izvor: Eurocontrol), za željeznički putnički prijevoz na velike udaljenosti –85 %, za regionalni željeznički putnički prijevoz (uključujući prigradski) –80 %, a međunarodni željeznički putnički prijevoz je gotovo prekinut (izvor: CER); za brodove za kružna putovanja i putničke brodove više od –90 % sredinom travnja u odnosu na prethodnu godinu (izvor: EMSA).

⁽²⁾ COM(2020) 115 final, COM(2020) 148 final i C(2020) 2050 final (SL C 102I, 30.3.2020., str. 12.).

⁽³⁾ COM(2020) 1753 final (SL C 86I, 16.3.2020., str. 1.).

⁽⁴⁾ COM(2020) 1897 final (SL C 96I, 24.3.2020., str. 1.).

⁽⁵⁾ COM(2020) 2010 final (SL C 100I, 27.3.2020., str. 1.).

⁽⁶⁾ COM(2020) 3100 final (SL C 119, 14.4.2020., str. 1.).

⁽⁷⁾ COM(2020) 2051 final (SL C 102I, 30.3.2020., str. 12.).

⁽⁸⁾ Zajednički europski plan za ukidanje mjera ograničavanja širenja bolesti COVID-19 (SL C 126, 17.4.2020., str. 1.).

6. Glavni prioritet i dalje je zdravlje građana, što obuhvaća i putnike i radnike u prometu. Posebnu pozornost treba posvetiti ugroženim skupinama, kao što su starije osobe i osobe sa zdravstvenim problemima, ali uz potpuno poštovanje njihove privatnosti. Radi zaštite zdravlja i osiguravanja da se sustavi i usluge u sektoru prijevoza, kao i drugi povezani sustavi (npr. granične kontrole na vanjskim granicama), mogu ponovno prilagoditi većim količinama tereta i većem broju putnika, ublažavanje putnih i operativnih ograničenja treba biti postupno. Uz to treba voditi ažurne komunikacijske kampanje da bi se osobama koje prelaze granice omogućilo potpuno informirano planiranje i postupanje, a i da im se ukaže na njihovu osobnu odgovornost za poštovanje zdravstvenih preporuka tijekom putovanja.
7. Postupno ponovno uspostavljanje usluga prijevoza i povezanosti potpuno će ovisiti o pristupu ograničenjima putovanja, epidemiološkim procjenama i stručnim medicinskim savjetima o potrebnim zdravstvenim i sanitarnim predostrožnostima i zaštiti. Ove Unijine smjernice za ponovno uspostavljanje usluga prijevoza i povezanosti stoga ne samo što ne dovode u pitanje te politike nego bi trebale ostati potpuno usklađene s njima te bi ih trebalo provoditi u okviru Zajedničkog europskog plana.
8. Smjernice postavljaju zajednički okvir za potporu tijelima, dionicima, socijalnim partnerima i poduzećima koja posluju u sektoru prometa tijekom postupnog ponovnog uspostavljanja povezanosti. Sastoje se od općih načela koja se primjenjuju na sve usluge prijevoza i od specifičnih preporuka osmišljenih da budu realne, praktične i prilagođene karakteristikama svakog pojedinačnog oblika prijevoza. Cilj im je pružiti dodatne savjete za ponovno uspostavljanje usluga prijevoza, povezanosti i slobodnog kretanja čim to zdravstvena situacija dopusti, pri čemu se mora zaštititi zdravlje radnika u prometu i putnika. Ove bi se smjernice trebale primjenjivati na prijevoz unutar država članica i između njih. Međutim, budući da je prijevoz u svojoj prirodi prekograničan, smjernice bi također trebalo na odgovarajući način primjenjivati na usluge prijevoza između država članica i zemalja koje nisu članice EU-a, čim to dopuste epidemiološki uvjeti.
9. Pandemija bolesti COVID-19 pogodila je cijeli EU, ali se njezine posljedice razlikuju među državama članicama, regijama i područjima. Kako bi se ponovno uspostavila povezanost u cijelom EU-u tako da to bude sigurno za sve uključene osobe i kako bi javnost ponovno stekla povjerenje u usluge prijevoza, države članice, institucije i agencije EU-a trebale bi blisko surađivati. Kao i kad je riječ o drugim aktivnostima, nije moguće stvoriti okruženje za putovanja bez ikakvog rizika, ali rizike bi trebalo svesti na najmanju moguću mjeru tijekom trajanja pandemije. Dok se ne razvije učinkovito cjepivo i dok ne postane široko dostupno, moguće je da će se pojaviti novi val ili nova žarišta pandemije; zbog toga bi trebalo pripremiti odgovarajuće planove za eventualno ponovno uvođenje mjera.
10. Budući da je trenutačna pandemija globalne prirode i da su usluge prijevoza međunarodne prirode, za postupno, pravovremeno i sigurno ponovno uspostavljanje europskih i globalnih prometnih sustava neophodan je okvir za uzajamno prihvaćanje stanja javnog zdravlja i mjera na snazi koji će međusobno primjenjivati zemlje, regije i područja, što uključuje uzajamno prihvaćanje stanja i mjera među državama članicama i između EU-a i trećih zemalja. U tom kontekstu nadležna tijela u EU-u trebala bi u najvećoj mogućoj mjeri surađivati s trećim zemljama i sektorskim međunarodnim organizacijama (*). Mjere će stoga trebati biti usklađene što je više moguće u pogledu ciljeva i učinaka te biti prihvaćane kao ekvivalentne.
11. Kako je navedeno u Zajedničkom europskom planu, ove su smjernice relevantne i s obzirom na ljetnu sezonu godišnjih odmora i planiranje putnih aranžmana u tom razdoblju. Turizam je važan sektor gospodarstva EU-a koji je nerazdvojivo povezan s prijevozom i putovanjem i čiji je preduvjet i temeljni pokretač dostupnost usluga putničkog prijevoza. Stoga će pravovremeno ponovno uspostavljanje odgovarajuće povezanosti biti ključno da bi se omogućilo postupno pokretanje turizma.

(*) Kao što su Međunarodna pomorska organizacija, Međunarodna organizacija rada, Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva, Stalno tajništvo prometne zajednice itd.

II. Načela za sigurno i postupno ponovno uspostavljanje putničkog prijevoza

(a) Opća načela za ponovno uspostavljanje povezanosti

12. Trebalo bi prioritetno i što prije postupno ponovno uspostaviti usluge svih vrsta prijevoza, što treba ovisiti o stvarnom uvođenju razmjernih i djelotvornih mjera za zaštitu zdravlja radnika u prometu i putnika. Te bi mjere trebale biti u skladu s općim kriterijima, načelima i preporukama utvrđenima u Zajedničkom europskom planu, osobito u pogledu epidemiološke situacije, politika o graničnim kontrolama i ograničenja kretanja i putovanja.
13. U skladu s tim, mjere koje bi mogle ograničiti prijevozne operacije trebale bi, kao i mjere za zdravstvenu zaštitu i prevenciju, u pogledu područja primjene i trajanja i dalje biti ograničene na ono što je potrebno za zaštitu javnog zdravlja. Osim što bi sve mjere trebale biti razmjerne, trebale bi također biti obrazložene, transparentne, relevantne, specifične za vrstu prijevoza, nediskriminirajuće i djelotvorne u održavanju jednakih uvjeta tržišnog natjecanja na jedinstvenom tržištu. Države članice morat će se pobrinuti da te mjere budu u skladu s pravilima o državnim potporama i svim drugim elementima prava EU-a.
14. Mjere bi trebalo kontinuirano pratiti kako bi ih se prema potrebi moglo ponovno evaluirati i prilagoditi, uzimajući u obzir sva relevantna stručna znanja i razmatranja, kako bi uvijek bile razmjerne trenutačnoj razini potreba javnog zdravlja. Kako nova i učinkovitija rješenja budu postajala dostupna, njihova bi primjena trebala biti prioritet tako da se obustavi primjena manje učinkovitih ili opterećujućih mjera. Trebalo bi poštovati načelo troškovne učinkovitosti. To znači da, ako postoji nekoliko opcija za postizanje usporedivih učinaka za zaštitu zdravlja radnika u prometu i putnika, prednost treba dati najjeftinijoj.
15. Države članice trebale bi usklađeno i zajednički poduzimati mjere kako bi zaštitile i ponovno uspostavile potpuno funkcioniranje jedinstvenog tržišta, prekogranično pružanje usluga prijevoza, potpunu djelotvornost zdravstvenih mjera i povjerenje građana. Države članice trebale bi temeljiti odluke o ukidanju ograničenja putovanja povezanih s bolešću COVID-19 na smjernicama Komisije za unutarnje granice od 13. svibnja 2020. ⁽¹⁰⁾. O njima bi trebalo obavješćivati Komisiju i sve države članice. Komisija je spremna koordinirati ukidanje ograničenja i ponovno uspostavljanje usluga prijevoza putem mreže nacionalnih kontaktnih točaka.
16. To također zahtijeva koordinirani pristup sa zemljama u susjedstvu EU-a, ali i šire. Koordinacijski su kanali već prošireni na nacionalna tijela koja blisko surađuju s EU-ovom mrežom nacionalnih kontaktnih točaka za promet, na primjer na zapadnom Balkanu. Zajednički je cilj osigurati pružanje usluga prijevoza i povezanost.
17. U skladu s prethodno navedenim načelima da bi mjere trebale biti razmjerne i specifične za oblik prijevoza umjesto općih mjera zabrane zbog kojih su usluge prijevoza unutar EU-a potpuno obustavljene trebalo bi pronaći opcije za sigurnu mobilnost. Na primjer, umjesto potpune zabrane relevantnih usluga prijevoza moglo bi se intenzivnije redovito čistiti, dezinficirati i odgovarajuće prozračivati prijevozna čvorišta i vozila ⁽¹¹⁾. Taj bi pristup trebao omogućiti usmjeravanje na izvore rizika uz istovremeno omogućavanje postupnog pokretanja redovitih gospodarskih i svakodnevnih aktivnosti. U tom pogledu bit će vrlo važna bliska suradnja među tijelima nadležnima za zdravstvo i promet i ključnim dionicima.

⁽¹⁰⁾ Komunikacija Komisije – Postupan i koordiniran pristup ponovnoj uspostavi slobode kretanja i ukidanju kontrola na unutarnjim granicama – COVID-19 od 13. svibnja 2020.

⁽¹¹⁾ U ovoj se komunikaciji izraz „vozilo” odnosi, ovisno o kontekstu, na sve vrste prijevoznih sredstava, što među ostalim obuhvaća automobile, kamione, autobuse, vlakove, zrakoplove, brodove, trajekte itd.

18. Treba i dalje štiti prijevoz tereta radi funkcioniranja lanaca opskrbe. U Zajedničkom europskom planu piše: „U prijelaznoj bi fazi trebalo učiniti sve što je potrebno da se održi neprekinut protok robe i osiguraju lanci opskrbe.” Trenutačno se na graničnim prijelazima sa zelenim trakama čeka najviše 15 minuta za prelazak granice, ali kontrole koje se provode trebalo bi postupno i usklađeno pojednostavnjivati putem uspostavljenih koordinacijskih kanala, kao što su nacionalne kontaktne točke za promet za COVID-19 i integrirani politički odgovor na krizu (IPCR), s krajnjim ciljem da sva teretna vozila i sva roba prelaze unutarnje granice kao i prije uvođenja ograničenja povezanih s bolesti COVID-19. Kako se promet bude ponovno povećavao, posebnu pozornost u pružanju potpore zelenim trakama treba posvetiti multimodalnim čvorištima, kao što su luke i kontejnerski terminali. Trebalo bi na najbolji mogući način iskoristiti sve oblike prijevoza, uključujući unutarnje plovne putove i željeznicu, kako bi se zajamčilo funkcioniranje lanaca opskrbe. Potrebno je osigurati slobodno i neometano kretanje kritičnih radnika u prometu pa bi u tu svrhu trebalo razmotriti da im se omogući pristup brzim trakama u prometnim čvorištima. Tijekom postupne tranzicije i u skladu s preporukama tijela nadležnih za javno zdravlje trebalo bi postupno smanjivati broj zdravstvenih pregleda, ukidati sustavne karantene (tj. karantene uvedene neovisno o vidljivim simptomima ili rezultatima testova), obustaviti konvoje, ponovno uvesti zabrane vožnje ako to bude moguće zbog protočnosti prometa, a daljnja odstupanja od pravila o vremenima vožnje i razdobljima odmora bi nakon kraja svibnja 2020. trebala postati usklađenija i ograničena na najnužnije kako bi se postupno ponovno uvela jedinstvena i lako provediva pravila EU-a.
19. Trebalo bi ukinuti ograničenja na pojedinačni prijevoz (npr. automobili, motocikli ili bicikli) čim to bude moguće na temelju stanja javnog zdravlja. Ublažavanjem ograničenja omogućuje se rana ponovna uspostava mobilnosti, osobito na lokalnoj i regionalnoj razini (npr. omogućavanjem osobama da putuju dalje i brže na lokalnoj razini ili unutar države članice). Ukidanje tih ograničenja radi olakšavanja pojedinačnog prijevoza trebalo bi ostati usklađeno s općim mjerama ograničavanja socijalnih kontakata i prevencije koje propisuje ili preporučuje svaka država članica.
20. Istovremeno bi trebalo povećati dostupnost sigurnih oblika kolektivnog prijevoza, u skladu s postupnim ukidanjem mjera ograničenja kretanja, kako bi se svim građanima pružila alternativna mobilnost. To bi se trebalo provesti i priopćiti tako da se putnicima vrati povjerenje u sigurno korištenje kolektivnog prijevoza.
21. Na prijevoznike i pružatelje usluga koji pružaju ekvivalentne usluge na istim relacijama trebale bi se primjenjivati ekvivalentne mjere. Cilj treba biti pružiti putnicima jednaku sigurnost, jasnoću i predvidljivost, izbjeći diskriminaciju i očuvati ravnopravne uvjete.
22. Kako bi se osiguralo da su mjere na odlasku i dolasku za svaku vrstu prijevoza usporedive, pa da se izbjegne da putovanje postane pretjerano otežano ili čak nemoguće, ključno je osigurati da se ekvivalentne mjere, koje se temelje na zajedničkim načelima i svaka od kojih na odgovarajući način ublažava relevantne zdravstvene rizike, uzajamno prihvaćaju na mjestu polaska i dolaska. To bi se trebalo olakšati koordinacijom među državama članicama i zemljama koje nisu članice EU-a.
23. Kako bi se olakšalo informirano planiranje putovanja, prijevoznici i pružatelji usluga mogli bi davati informacije o prosječnim stopama popunjenosti za određene linije ili sate. To će biti posebno važno kad nema rezervacija sjedala i za lokalni javni prijevoz. Takve informacije mogle bi biti dostupne na internetu ili putem namjenskih mobilnih aplikacija.
24. Nekoliko država članica, regija i gradova već iz temelja ponovno osmišljava gradsku mobilnost, razmatrajući rješenja kao što su proširenje kolnika i biciklističkih staza, prilagođavanje vozničkih redova i razvijanje inovativnih tehnologija za upravljanje protocima putnika i izbjegavanje pretrpanosti. Komisija potiče i podupire razvoj i provedbu novih rješenja i mjera za gradsku mobilnost radi olakšavanja aktivne, kolektivne i zajedničke mobilnosti na siguran način i radi uspostavljanja povjerenja među građanima.
25. Tamo gdje bude potrebno trebala bi se primjenjivati jasna pravila o pravima i obvezama prijevoznika i pružatelja usluga, npr. jesu li prijevoznici odgovorni za ograničavanje kontakata ili onemogućavanje pristupa prijevoznom čvorištu ili vozilu bez maske ili ako se prekorači propisani najveći dopušteni broj putnika; trebalo bi jasno definirati pravni okvir kojim im se daje ovlast za uvođenje tih mjera.

(b) *Zaštita radnika u prometu*

26. Radnici u prometu u svim oblicima prijevoza bili su dosad tijekom krize ključni za dostavu tereta, funkcioniranje lanaca opskrbe, repatrijaciju građana EU-a i prijevoz kritičnih radnika na njihova radna mjesta, pri čemu su izlagali svoje zdravlje i dobrobit povećanom riziku. Prometna čvorišta, prijevoznici i pružatelji usluga trebali bi primjenjivati načela kontinuiteta poslovanja kako bi uz savjetovanje sa socijalnim partnerima osigurali kontinuirano poslovanje na siguran način. To također znači da bi se s radnicima u prometu trebalo na odgovarajući način savjetovati te da bi im trebalo pružiti odgovarajuću opremu, osposobljavanje i upute za obavljanje njihovih dužnosti na najsigurniji način za njihovo zdravlje i zdravlje njihovih obitelji, njihovih suradnika i putnika. Na primjer, to bi trebalo uključivati informacije o pravilnom korištenju zaštitne opreme, higijeni, smanjenju nepotrebnih kontakata i, u mjeri u kojoj je to izvedivo, tome kako uočiti potencijalne zaražene osobe.
27. Poslodavci bi trebali osigurati odgovarajuću osobnu zaštitnu opremu, kako je navedeno u nastavku, radnicima u prometu koji zbog prirode posla moraju imati znatnu interakciju s drugim osobama (npr. zrakoplovne posade, osoblje za inspekciju sigurnosti i zaštite u zračnim lukama i lukama, kontrolori karata, vozači autobusa i kombija, posade putničkih brodova, pomorski piloti, osoblje koje pruža pomoć putnicima, uključujući osobe s invaliditetom i osobe sa smanjenom pokretljivošću). Takva bi se oprema trebala redovito mijenjati prema potrebi te bi se trebalo pobrinuti za njezino sigurno odlaganje. Europska agencija za sigurnost i zdravlje na radu objavila je opće smjernice za poslodavce koje se odnose na povratak na mjesta rada nakon bolesti COVID-19, a u tim su smjernicama informacije za specifične sektore, među ostalim za sektor prometa ⁽¹²⁾.

(c) *Zaštita putnika*

28. Za sve kolektivne oblike prijevoza putnika trebalo bi poduzeti razumne mjere za ograničavanje kontakata i između radnika u prometu i putnika i između putnika. Ako je izvedivo, trebalo bi primjenjivati mjere ograničavanja kontakata između putnika sve dok to bude potrebno zbog opće zdravstvene situacije. Treba primjenjivati i druge mjere koje smanjuju rizik od infekcije, kao što su:
- (a) obvezati radnike u prometu na nošenje osobne zaštitne opreme (maske, rukavice itd.);
 - (b) smanjiti, gdje je to izvedivo, gustoću putnika u kolektivnim prijevoznim sredstvima i u čekaonicama (trebalo bi na odgovarajući način pomoći da pružanje takvih usluga smanjenog kapaciteta bude održivo, npr. privremenim obvezama javnih usluga u skladu s primjenjivim pravilima EU-a ⁽¹³⁾);
 - (c) koristiti ili dodati zaštitne pregrade u čvorištima i vozilima (npr. oko vozača, na šalterima za prodaju karata ili na kontrolnim točkama);
 - (d) uspostaviti posebne trake ili neki drugi način razdvajanja različitih protoka putnika u prometnim čvorištima (tj. lukama, zračnim lukama, željezničkim kolodvorima, autobusnim stajalištima, trajektnim lukama, čvorištima gradskog javnog prijevoza itd.);
 - (e) ukloniti objekte koji potiču okupljanja ljudi u čvorištima, npr. klupe i stolove, ili barem premjestiti takve objekte kako bi se osiguralo odgovarajuće ograničavanje kontakata;
 - (f) jasno prikazivati dostupne informacije o preporučenom ponašanju (npr. često pranje ruku ili dezinfekcija, održavanje odgovarajućeg razmaka) i o posebnim mjerama koje vrijede u tom prijevoznom čvorištu ili obliku prijevoza;

⁽¹²⁾ COVID-19: *guidance for the workplace*, „COVID-19: smjernice za radna mjesta” i COVID-19: *Back to the workplace - Adapting workplaces and protecting workers*, „COVID-19: Povratak na posao – Prilagodavanje mjesta rada i zaštita radnika”, https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:guidance_for_the_workplace#Sec.

⁽¹³⁾ Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredaba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i 1107/70 (SL L 315, 3.12.2007., str. 1.); Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici (SL L 293, 31.10.2008., str. 3.); Uredba Vijeća (EEZ) br. 3577/92 od 7. prosinca 1992. o primjeni načela slobode pružanja usluga u pomorskom prometu unutar država članica (pomorska kabotaža) (SL L 364, 12.12.1992., str. 7.).

- (g) uvesti odgovarajuće mjere prilikom ukrcavanja i provođenja sigurnosnih provjera (npr. prednja vrata autobusa se ne koriste za ulazak i izlazak putnika, vrata se uvijek otvaraju, dezinfekcija plitica) i ostale mjere za svođenje kontakta na najmanju moguću mjeru (npr. ako se opća sigurnost može osigurati u dovoljnoj mjeri, na kratkim trajektnim rutama mogao bi se dopustiti ostanak u automobilima i kamionima);
- (h) davati prednost prijevozu osoba s invaliditetom, osoba sa smanjenom pokretljivošću i starijima. Trebalo bi osigurati potrebnu osobnu zaštitnu opremu radnicima u prometu koji u skladu s pravilima EU-a o pravima putnika pomažu osobama s invaliditetom, osobama sa smanjenom pokretljivošću i starijima.
29. Putnici bi trebali nositi maske u prometnim čvorištima i vozilima koja se koriste za kolektivni prijevoz, posebno ako se mjere održavanja minimalnog razmaka ne mogu uvijek u potpunosti poštovati. ⁽¹⁴⁾ Putnicima treba na vidljivom i pristupačnom mjestu postaviti informativne materijale o sigurnom ponašanju (održavanje razmaka, pranje ruku itd.). Trebalo bi uspostaviti protokole za upravljanje potencijalnim infekcijama u tim objektima i o njima jasno informirati radnike u prometu. Protokoli bi trebali uvijek biti dostupni putnicima.
30. Ako je teško organizirati fizički razmak, trebalo bi uvesti dodatne zaštite i mjere radi postizanja ekvivalentnog stupnja zaštite. Uz to, ako postoje drugi načini za dolazak na određite, trebalo bi dati prednost onima u kojima se fizički razmak može postići na odgovarajući način, u skladu s preporukama tijela nadležnih za javno zdravlje.
31. Prioritet treba biti smanjiti rizik od infekcije u prometnim čvorištima i vozilima za sve oblike prijevoza. U svim oblicima prijevoza treba provoditi intenzivnije redovito čišćenje i dezinfekciju prometnih čvorišta i vozila. U prometnim čvorištima i vozilima trebalo bi uvijek biti gela za pranje ruku/dezinfekciju.
32. U prometnim čvorištima trebalo bi organizirati prostor i protokole za trenutačnu izolaciju osoba potencijalno zaraženih bolešću COVID-19 dok se ne poduzmu daljnje odgovarajuće mjere. U tu svrhu trebalo bi uspostaviti određena sigurna područja i osigurati posebno osposobljeno osoblje s odgovarajućom zaštitnom opremom. Trebalo bi povećati kapacitete postojećih medicinskih objekata i osoblja (npr. u zračnim lukama, u lukama ili na brodovima) kako bi se mogli nositi s povećanjem prometa nakon ukidanja ograničenja.
33. Prednost bi trebalo dati elektroničkoj prodaji karata i rezervacijama sjedala unaprijed kako bi se smanjilo okupljanje putnika u nekim područjima (npr. pred automatima za prodaju karata i na prodajnim mjestima) te kako bi se bolje kontrolirao dopušteni broj putnika, ali pri tome se mora osigurati mogućnost prodaje karata osobama koje nemaju pristup elektroničkoj prodaji ili koje je ne mogu koristiti. Koliko je moguće, trebalo bi davati prednost beskontaktnom okruženju.
34. U vozilima se može ograničiti prodaja druge robe, uključujući hrane i pića. Radi smanjivanja rizika od infekcije vlasnici maloprodajnih mjesta integriranih s putovanjima, kao što su bescarinske trgovine, trebali bi poduzeti odgovarajuće mjere, na primjer: usmjeravanje kretanja putnika da bi se osigurao razmak (postavljanje podnih oznaka, optimizacija rasporeda, ograničavanje broja kupaca prema potrebi itd.); redovito čišćenje i dezinfekcija prostora, opreme i robe; postavljanje prepreka između kupaca i osoblja na blagajnama; postavljanje dovoljnog broja točaka za pranje ruku u maloprodajnom prostoru uz obvezu da ih se koristi, posebno na ulazima i izlazima; postavljanje jasno vidljivih informacija o odgovarajućem sigurnom ponašanju za kupce; i odgovarajuće osposobljavanje i opremanje maloprodajnog osoblja za postupanje s kupcima i robom u skladu sa smjernicama zdravstvenih tijela o sigurnom ponašanju tijekom pandemije.

⁽¹⁴⁾ „maske za lice” su generički pojam koji obuhvaća i medicinske i nemedicinske maske. ECDC kaže da bi se „mogla razmotriti upotreba nemedicinskih maski za lice izrađenih od raznih tekstilnih materijala, posebno kad postoje problemi s opskrbom pa se dostupne medicinske maske za lice prvo isporučuju zdravstvenim radnicima kao osobna zaštitna oprema” (<https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf>). Nacionalna zdravstvena tijela/nacionalna tijela nadležna za sigurnost morat će to dodatno odrediti u razgovoru s dionicima za svaku vrstu prijevoza, na temelju epidemiološkog rizika u toj zemlji, dostupnosti i drugih razmatranja. Neki radnici u prometu i putnici mogu biti izloženi različitim razinama rizika.

35. Uz druge mjere usmjerene na smanjivanje rizika od infekcije putnici bi mogli dobrovoljno sudjelovati u mjerama praćenja kontakata i upozoravanja, na primjer u obliku mobilnih aplikacija, za otkrivanje i prekidanje lanaca infekcije i smanjenje rizika od daljnjeg prenošenja dok god su ti rizici i dalje prisutni. Pristup uslugama prijevoza ne bi trebao biti uvjetovan korištenjem aplikacija za praćenje kontakata. Zbog prekogranične prirode prijevoza važno je da takve mjere budu interoperabilne i uzajamno prihvaćene. Ako se mjere praćenja kontakata uvedu, trebale bi biti strogo ograničene na suzbijanje pandemije bolesti COVID-19 i uspostavljene u skladu sa zajedničkim EU-ovim paketom instrumenata mreže e-zdravstva za mobilne aplikacije radi praćenja kontakata u EU-ovoj borbi protiv bolesti COVID-19 ⁽¹⁵⁾, smjernicama Komisije za aplikacije ⁽¹⁶⁾ i smjernicama Europskog odbora za zaštitu podataka ⁽¹⁷⁾, čime se osigurava najviša razina privatnosti podataka.
36. Prijevoznici i pružatelji usluga trebali bi imati posebne protokole u slučaju da se putnik razboli ili da pokaže simptome bolesti COVID-19 tijekom ili neposredno nakon putovanja ili prisutnosti u prometnom čvorištu. Takvi bi protokoli trebali uključivati jasno definirana sigurna područja za simptomatske putnike te konkretne korake koje treba poduzeti da bi se smanjila izloženost radnika u prometu i drugih putnika takvim putnicima i da bi se prikupile i analizirale sve relevantne informacije o kontaktima s radnicima u prometu i drugim putnicima itd. Za putovanja s rezervacijama to bi trebalo uključivati mogućnost identificiranja i upozoravanja suputnika koji su bili u njihovoj blizini.

(d) *Daljnji koraci*

37. Da bi se ponovno uspostavile uobičajene usluge prijevoza i povezanost, dok ne budemo imali cjepivo, bit će nužna fleksibilna kombinacija povećanog korištenja odgovarajuće osobne zaštitne opreme, odgovarajućeg i sigurnog prozračivanja, ako je moguće vanjskim zrakom uz izbjegavanje cirkulacije zraka iz unutarnjeg prostora, većeg kapaciteta za dobrovoljno praćenje kontakata i povećanog kapaciteta za dekontaminaciju.
38. Srednjoročno i dugoročno preporučuje se da se sve izvanredne mjere uvedene tijekom pandemije bolesti COVID-19 kontinuirano prate, procjenjuju i pravovremeno preispituju, osim ako ih je zbog epidemiološke situacije nužno produljiti ili ako su te mjere bile korisne u smislu poboljšanja prometnih sustava i učinkovitosti.
39. Ni trenutačna primjena mjera protiv širenja zaraze ni njihovo ublažavanje ni postupno ponovno uspostavljanje usluga prijevoza i povezanosti ne bi smjeli čak ni privremeno dovesti do spuštanja visokih Unijinih standarda sigurnosti i zaštite u prometnom sektoru, uključujući zdravlje i sigurnost radnika u prometu. Treba izbjeći da se problemima s kojima se suočavamo zbog pandemije bolesti COVID-19 dodaju pitanja sigurnosti ili zaštite u prijevozu.

III. Praktične smjernice za posebne mjere za siguran prijevoz putnika u svim oblicima prijevoza u kontekstu pandemije bolesti COVID-19

(a) *Preporuke za sve oblike prijevoza*

40. Prethodno navedena načela trebala bi tijekom ukidanja ograničenja uvedenih zbog bolesti COVID-19 i naknadnog oporavka usmjeravati opće postupno ponovno pokretanje i povećavanje putničkog prijevoza u EU-u za sve oblike prijevoza. Ta zajednička načela trebala bi olakšati uzajamno prihvaćanje provedenih mjera unutar EU-a, ali i u odnosu na treće zemlje, kako bi se omogućio djelotvoran nastavak pružanja usluga prijevoza. Kao što je navedeno u prethodnom odjeljku, neka načela i mjere trebali bi se primjenjivati na prometna čvorišta i vozila svih oblika prijevoza, a trebalo bi ih prilagoditi okolnostima, potrebama i izvedivosti specifičnima za pojedinačnu vrstu prijevoza.
41. Među takvim mjerama koje se odnose na sve oblike prijevoza su:
- (a) barem tijekom početnog ublažavanja ograničenja možda će trebati smanjiti broj putnika u vozilima u nekim vrstama prijevoza radi poštovanja primjenjivih zahtjeva za minimalni razmak;

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

⁽¹⁶⁾ Komunikacija Komisije: Smjernice za zaštitu podataka u aplikacijama kojima se podupire suzbijanje pandemije bolesti COVID-19 (SL C 124I, 17.4.2020., str. 1.).

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

- (b) dobrovoljno korištenje aplikacija za praćenje kontakata trebalo bi se smatrati dodatnom razinom smanjenja rizika;
 - (c) radnici u prometu trebali bi biti opremljeni osobnom zaštitnom opremom i, ako je to moguće, pregradama odvojeni od putnika;
 - (d) često čišćenje i dezinfekcija čvorišta i vozila i češće prikupljanje otpada;
 - (e) sustavno postavljanje točaka za pranje ruku i obveza njihova korištenja kad god je izvedivo;
 - (f) poboljšanje ventilacije i filtriranja zraka i, ako je moguće, davanje prednosti korištenju prirodnog zraka za prozračivanje;
 - (g) obvezivanje putnika na nošenje maski, posebno ako se mjere održavanja minimalnog razmaka ne mogu uvijek u potpunosti poštovati;
 - (h) elektroničko i automatsko izdavanje karata i pružanje informacija; snažno promicanje i davanje prednosti elektroničkoj preprodaji karata te naprednim načinima za prijave, rezervacije i registracije;
 - (i) organiziranje prijave, utovara prtljage i istovara prtljage tako da se izbjegne okupljanje putnika;
 - (j) ako je moguće, omogućavanje da se usluge i obroci u vozilu unaprijed naruče u vrijeme rezervacije kako bi se smanjio kontakt između osoblja i putnika;
 - (k) informacije o uvedenim postupcima sigurnog ponašanja i o tome kakvu zaštitnu opremu putnici moraju imati trebale bi biti jasno izložene na čvorištima i u vozilima te pružene putnicima prije svakog putovanja.
42. Organizacije dionika, operateri i pružatelji usluga aktivni u različitim vrstama prijevoza trebali bi pripremiti i provesti odgovarajuće mjere u kojima se uzimaju u obzir posebne okolnosti svake pojedinačne vrste prijevoza. Te bi mjere trebale biti u skladu s načelima i preporukama iz ovih smjernica, i općima i specifičnima za određenu vrstu prijevoza. Trebalo bi ih neprestano preispitivati i, prema potrebi, prilagođavati kako bi se osigurala njihova djelotvornost u zaštiti zdravlja radnika u prometu i putnika.
43. Uz to bi trebalo provesti i primijeniti mjere u nastavku, u kojima se uzimaju u obzir specifične potrebe i karakteristike svakog oblika prijevoza.
- (b) *Zrakoplovstvo*
44. U sektoru zrakoplovstva ne samo što postoji dugogodišnje iskustvo u upravljanju rizicima u području sigurnosti i zaštite nego je rad u vrlo kontroliranom okruženju uobičajen. Za izlazak iz ove krize vrlo će važno biti vratiti povjerenje putnika u to da je zračni prijevoz siguran način putovanja. U tu je svrhu ključno da dionici iz zrakoplovstva i zdravstva pruže jasne informacije o mjerama na snazi i o tome na koji način te mjere ublažavaju rizike. Sektor zrakoplovstva trebao bi se pobrinuti da mjere budu vrlo vidljive i koordinirane te da se putnici obavještavaju o njima svakom prilikom.
45. Ublažavanje rizika od širenja bolesti COVID-19 trebalo bi slijediti ista načela koja se primjenjuju u upravljanju rizicima u području sigurnosti i zaštite, uključujući praćenje usklađenosti, redovito preispitivanje djelotvornosti i prilagođavanje mjera na temelju promjena u potrebama i poboljšanih metoda i tehnologija – pri čemu se treba uzeti u obzir da zračne luke i zračni prijevoznici nisu kvalificirani za pružanje zdravstvenih usluga, kao što je donošenje odluka o zdravstvenim pregledima putnika, koje bi trebala provoditi nadležna tijela.
46. Kako bi se osiguralo da su mjere na odlasku i dolasku usporedive, pa da se izbjegne da putovanje postane pretjerano otežano ili čak nemoguće, ključno je osigurati da se ekvivalentne mjere, koje se temelje na zajedničkim načelima i svaka od kojih na odgovarajući način ublažava relevantne zdravstvene rizike, uzajamno prihvaćaju na mjestu polaska i dolaska. Da se to olakša, treba pripremiti konkretne kriterije koje bi trebalo prenijeti u međunarodno priznati pristup. Primjena ekvivalentnih standarda i reciprociteta u pogledu mjera i njihova prihvaćanja može biti temeljni pokretač zrakoplovstva u EU-u i u globalnom kontekstu. Zbog toga će biti bitna bliska suradnja sa zemljama izvan EU-a i međunarodnim partnerima, među ostalim s Međunarodnom organizacijom civilnog zrakoplovstva (ICAO).

47. Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa (EASA) će u suradnji s Komisijom, Europskim centrom za sprečavanje i kontrolu bolesti (ECDC) i nadležnim tijelima sljedećih tjedana iznijeti tehničke operativne smjernice za koordinirani pristup i pružanje pomoći nacionalnim zrakoplovnim tijelima, zračnim prijevoznicima, zračnim lukama i drugim dionicima u području zrakoplovstva. U tim će se tehničkim operativnim smjernicama uzeti u obzir načela upravljanja sigurnošću pripremljena radi sigurnosti europskog zrakoplovnog sustava te pripremiti protokol za osnovnu zdravstvenu zaštitu u zrakoplovstvu, čija se primjena predlaže za cijeli EU.
48. Protokol bi trebao sadržavati sljedeće mjere:
- (a) jača ventilacija, filtriranje zraka prema specifikacijama za bolnice i vertikalni protok zraka;
 - (b) ograničiti rizik od kontaminacije tijekom putovanja (npr. izbjegavanje okupljanja putnika na jednom mjestu, ograničavanje interakcije u kabini, razmatranje najprikladnije raspodjele sjedala na temelju tehničkih ograničenja i davanje prednosti elektroničkim dokumentima i sredstvima plaćanja);
 - (c) smanjiti kretanje u kabini (npr. manje kabinske prtljage, manje interakcija s posadom);
 - (d) primjereno upravljati kretanjem putnika (npr. preporučiti raniji dolazak u zračnu luku; dati prednost elektroničkoj/samostalnoj prijavi; osigurati razmak i smanjiti kontakte na predaji prtljage i mjestima zaštitnih pregleda i graničnih kontrola te pri ukrcavanju i preuzimanju prtljage); putnike bi trebalo obavijestiti o postupcima u zračnoj luci prije putovanja.
49. U tim budućim tehničkim operativnim smjernicama EASA-e/ECDC-a u bliskoj suradnji s nacionalnim nadležnim tijelima utvrdit će se dodatne mjere ublažavanja kako bi se te mjere dosljedno primjenjivale na letove u cijelom EU-u.

(c) *Cestovni prijevoz*

50. Radi smanjivanja rizika od infekcije sudionika u cestovnom prometu trebalo bi se pobrinuti za visoku razinu higijene, što obuhvaća i redovito čišćenje i dezinficiranje, u svim dijelovima terminala, odmorišta (npr. duž autocesta), pokrivenih parkirališta i stanica za punjenje (gorivom ili drugim oblicima energije). Na tim bi stanicama trebalo primjenjivati upravljanje protokom putnika. Ako nije moguće postići odgovarajuću razinu zaštite javnog zdravlja, trebalo bi razmotriti zatvaranje određenih stajališta ili stanica.
51. *Autobusni prijevoz*: Za postupno ponovno uspostavljanje putovanja autobusima bit će potrebne odgovarajuće mjere u kojima će se razlikovati regionalni prijevoz i prijevoz na duge relacije. Za međunarodni je prijevoz posebno važno da države članice i prijevoznici koordiniraju svoje pristupe kako bi bili djelotvorni. Potrebno je uvesti sigurne operativne prakse kao što su ulazak u vozilo na stražnja vrata i što veće korištenje prozora umjesto klimatizacijskih uređaja za prozračivanje. Raspored sjedenja bi trebalo optimizirati u mjeri u kojoj je to izvedivo (npr. obitelji mogu sjediti zajedno, a osobe koje ne putuju zajedno treba razdvojiti). U minibusima putnici ne bi smjeli sjediti uz vozača, osim ako ih je moguće fizički odvojiti. Prijevoznicima koji pružaju linijski autobusni prijevoz morat će se omogućiti postupna ponovna izgradnja mreže, ovisno o nacionalnim ograničenjima. Da bi im to olakšale, države članice trebale bi uspostaviti pojednostavljene i brze postupke kako bi prijevoznici mogli brzo prilagoditi svoje usluge, a da se pri tome ne ugrožava zdravlje i sigurnost radnika u prometu. Ako je moguće, kontakt osoblja s prtljagom putnika trebao bi biti ograničen, a putnici bi sami trebali utovarivati i istovarivati svoju prtljagu.
52. *Prijevoz automobilom/kombijem na zahtjev (taksi, vozilo za privatni najam)*: Usluge taksija i vozila za privatni najam uglavnom su se nastavile pružati, ali uz posebne mjere za zaštitu vozača i ograničenje prijevoza na samo jednog putnika ili na nekoliko osoba koje žive u istom kućanstvu. Te bi usluge trebale nastaviti s radom uz posebne higijenske mjere i mjere za umanjivanje rizika. Poduzeća bi trebala vozačima dati maske i dezinfekcijska sredstva. Unutrašnjost vozila treba što češće dezinficirati. Vozači taksija i vozila za privatni najam trebali bi izbjegavati fizički kontakt s putnicima i uvijek davati prednost elektroničkom plaćanju. Poduzeća bi vozačima trebala osigurati sredstva za fizičko odvajanje (npr. plastične zavjese ili pregrade) kako bi se u vozilima ograničio kontakt s putnicima. Putnici ne bi smjeli sjediti uz vozača, osim ako ih je moguće fizički odvojiti. Poduzeća bi trebala putnicima dati relevantne informacije prije prijevoza.

(d) *Željeznički prijevoz*

53. Da bi se ponovno uspostavio prijevoz putnika, bit će važno uvjeriti putnike u sigurnost kolektivnog prijevoza. Mjere moraju biti vidljive i djelotvorne te se o njima mora jasno informirati putnike. Za međunarodni je željeznički prijevoz posebno važno da države članice i prijevoznici koordiniraju svoje mjere kako bi bile djelotvorne. Željeznička udruženja i radničke organizacije rade na zajedničkim pravilima.
54. Zbog velikog broja putnika koji se svakodnevno prevoze željeznicom i broja kolodvora poštovanje općih pravila za sigurno ponašanje radi zaštite javnog zdravlja, a posebno održavanja odgovarajućeg razmaka, ovisi i o tome da se svaki putnik ponaša pažljivo i odgovorno. Dovoljno dobro poštovanje trebalo bi se moći postići nasumičnim provjerama.
55. Budući da su željeznice nastavile voziti tijekom cijelog razdoblja pandemije bolesti COVID-19, već postoji niz mjera koje se mogu zadržati i prema potrebi prilagoditi:
- (a) prema potrebi bi trebalo primjenjivati obvezu održavanja razmaka u vlakovima, osobito dok je broj putnika relativno malen. Da bi se omogućilo održavanje razmaka, trebalo bi, ako bude potrebno, povećati učestalost i kapacitet vlakova kako bi se smanjila gustoća putnika;
 - (b) željeznički prijevoznici trebali bi uvesti obvezne rezervacije sjedala za regionalne vlakove i vlakove na duge relacije, pri čemu treba navesti ime, polazište i odredište putnika. Alternativno, a posebno za vlakove na kratkim relacijama, od putnika koji nisu iz istog kućanstva trebalo bi tražiti da između sebe ostave prazno sjedalo;
 - (c) radi upravljanja kapacitetom željeznički prijevoznici trebali bi upotrebljavati sustave za brojanje putnika u vlaku, posebno za gradske i prigradske vlakove (ti se sustavi temelje na mjerenju težine, detekciji koraka u području vrata i algoritmima za brojanje putnika pomoću videonadzora koji ne dopuštaju identifikaciju pojedinaca). Možda će trebati fleksibilno prilagođavati izradu voznog reda i dodjelu trasa, uključujući optimizaciju kapaciteta na koordiniran način kako bi se uzelo u obzir potražnju i potrebu za smanjivanjem gustoće putnika;
 - (d) na kolodvorima bi se trebalo primjenjivati upravljanje protokom putnika. Ako negdje nije moguće postići odgovarajuću razinu zaštite javnog zdravlja, trebalo bi razmotriti zatvaranje određenih stajališta ili kolodvora;
 - (e) radi izbjegavanja okupljanja putnika trebalo bi iskoristiti poticaje, kao što su razlike u cijenama, ili fleksibilno radno vrijeme u slučaju gradskih i prigradskih vlakova, da se putnici odvrte od putovanja tijekom vršnih sati;
 - (f) da putnici ne bi morali dodirivati ručke ili tipke za otvaranje vrata, vrata bi se trebala otvoriti na svakom stajalištu, automatski ili daljinskom komandom strojovođe.
56. Europska agencija za željeznice (ERA), koja raspolaže relevantnim stručnim znanjem o željezničkom prometu i zajedničkim sigurnosnim metodama i opsežnom mrežom komunikacijskih kanala (s nadležnim tijelima, operaterima i proizvođačima), spremna je biti ključan akter u razmjeni najboljih rješenja iz prakse. Zajedničko poduzeće Shift2Rail već proučava mogućnosti za potporu razvoja aplikacija na temelju anonimiziranih i agregiranih podataka ⁽¹⁸⁾ radi boljeg razumijevanja gužvi na kolodvorima, od čega bi moglo biti koristi i za javni prijevoz.

(e) *Vodni prijevoz*

57. Putnički promet vodnim prijevozom znatno je smanjen. Bit će potrebne mjere za zaštitu javnog zdravlja kako bi se i putnicima i posadama vratilo povjerenje u taj način prijevoza. Mjere bi trebale biti prilagođene vrsti plovila te karakteru i duljini plovidbe, što u sektoru vodnog prometa može znatno varirati. Možda će biti potrebno povećati broj plovila i putovanja, posebno u slučajevima kad je prijevoz trajektima ključan zbog povezanosti udaljenih područja i otoka.

⁽¹⁸⁾ Preporuka Komisije (EU) 2020/518 od 8. travnja 2020. o zajedničkom Unijinom paketu mjera za primjenu tehnologije i podataka radi suzbijanja i prevladavanja krize prouzročene bolešću COVID-19, posebno u vezi s mobilnim aplikacijama i upotrebom anonimiziranih podataka o mobilnosti (SL L 114, 14.4.2020., str. 7.).

58. Mjere za radnike u pomorskom prometu detaljno su opisane u Smjernicama za zaštitu zdravlja osoba na brodovima⁽¹⁹⁾. Radnici bi, uključujući one na brodovima i u lukama, trebali imati pristup osobnoj zaštitnoj opremi⁽²⁰⁾ i odgovarajućoj zdravstvenoj skrbi u svakom trenutku tijekom rada. Izravne interakcije među osobama na brodu trebalo bi svesti na najmanju moguću mjeru kako bi se izbjegao rizik od prenošenja virusa.
59. Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA) spremna je pomoći u razmjeni najboljih rješenja iz prakse i informacija koji mogu biti korisni nadležnim tijelima i dionicima (npr. u pogledu praćenja plovila, izvješćivanja o zdravstvenom stanju itd.). Uz to, s obzirom na međunarodnu prirodu pomorskog prometa, kako bi se olakšala globalna suradnja i osigurala ekvivalentnost i reciprocitet praktičnih rješenja i mjera povezanih s bolešću COVID-19, bit će važna suradnja sa zemljama koje nisu članice EU-a i međunarodnim organizacijama, među ostalim s Međunarodnom pomorskom organizacijom (IMO).
60. Nadovezujući se na postojeće iskustvo i mjere koje su države članice već primijenile, operateri i svi drugi subjekti koji sudjeluju u vodnom prijevozu (luke, trajektni terminali, nadležna nacionalna tijela) trebali bi primjenjivati sljedeće mjere:
- (a) osigurati da se zahtjevi za održavanje razmaka mogu poštovati na brodovima, što mogu među ostalim postići smanjenjem dopuštenog broja putnika;
 - (b) ograničiti pristup pristaništima na putnike s kartama; određivati sjedala za putnike;
 - (c) luke bi trebale razmotriti namjenske trake za odvajanje ulaska i izlaska putnika;
 - (d) ako to uvjeti dopuštaju, premjestiti što više putnika u otvorene prostore na brodu;
 - (e) ako se putnicima preporučuje, ili ako se od njih zahtijeva, da ostanu u svojim vozilima na trajektima tijekom kratkih putovanja (npr. manje od jednog sata), takva bi se mjera trebala primjenjivati samo na otvorene palube, osim ako se poduzmu dodatne sigurnosne mjere predostrožnosti u skladu s primjenjivim pravilima EU-a. Prema potrebi bi radi sigurnosti trebalo prilagoditi kapacitet paluba, a osoblje osposobljeno za sprečavanje požara trebalo bi biti prisutno;
 - (f) čišćenje i dezinfekcija plovila i objekata na kopnu trebalo bi se provoditi u skladu s „predloženim postupcima”⁽²¹⁾ Zajedničke akcije EU Healthy Gateways;
 - (g) Brodovi za kružna putovanja i, ako je relevantno, trajekti trebali bi pripremiti posebne protokole za čišćenje i higijenu da smanje opasnost od međusobne kontaminacije putničkih kabina;
 - (h) brodari i objekti na kopnu trebali bi zajednički pripremiti protokole za postupanje s osobama za koje se sumnja da su zaražene ili kojima je potvrđena zaraza koronavirusom, koji će obuhvaćati mjere prije, tijekom i nakon putovanja. U tu svrhu trebaju odrediti postupke za zdravstvene preglede, osigurati prostorije za karantenu i organizirati odgovarajuću interakciju s osobom u karanteni;
 - (i) brodovi za kružna putovanja trebali bi imati odgovarajuće kapacitete za testiranje na COVID-19 na brodu, za upotrebu ako se posumnja da se putnik ili član posade zarazio.
61. Prijašnja izbijanja bolesti COVID-19 na brodovima za kružna putovanja pokazala su da su tijekom dugih putovanja zatvorena okruženja posebno izložena opasnosti. Prije nego što brodovi za kružna putovanja nastave s plovidbom, brodari bi trebali uspostaviti stroge postupke za smanjenje rizika od prenošenja bolesti na brodu i za pružanje odgovarajuće zdravstvene skrbi u slučaju infekcije. Postupno ponovno pokretanje krstarenja trebalo bi koordinirati na razini EU-a i na međunarodnoj razini, uzimajući u obzir stanje javnog zdravlja u uključenim zemljama. Prije početka putovanja operateri brodova za kružna putovanja trebali bi dobiti potvrdu od luka duž

⁽¹⁹⁾ Komunikacija Komisije, Smjernice za zaštitu zdravlja, repatrijaciju i putne aranžmane pomoraca, putnika i drugih osoba na brodovima (SL C 119, 14.4.2020., str. 1.).

⁽²⁰⁾ Zajednička akcija EU Healthy Gateways, Pregled osobne zaštitne opreme (PPE) preporučene za osoblje na mjestima ulaska i posade na prijevoznim sredstvima u kontekstu bolesti COVID-19.

⁽²¹⁾ Predloženi postupci za čišćenje i dezinfekciju brodova tijekom pandemije ili ako je na brodu otkriven slučaj COVID-a 19; https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_Cleaning_Disinfection_ships_09_4_2020_F.pdf?ver=2020-04-09-124859-237.

rute da će u slučaju potrebe moći organizirati repatrijacije, zamjene posada te zdravstvenu skrb za putnike i članove posade. Da bi pomorski promet bio siguran i odvijao se bez zastoja, Komisija će nastaviti poduzimati korake u cilju olakšavanja i koordiniranja rada država članica na tome da se u njihovim lukama omogućuje zamjene posada.

(f) *Gradska mobilnost*

62. U mnogim gradovima i regijama javni prijevoz (autobusi, podzemne željeznice, tramvaji, gradski i prigradski vlakovi itd.) je nastavio funkcionirati tijekom pandemije bolesti COVID-19. Da bi se pripremio za povratak na veći broj putnika, trebalo bi prema potrebi uvesti mjere za najveću moguću zaštitu putnika, kao što su:
- (a) obveza minimalnog sigurnog razmaka, na primjer naljepnicama ili podnim oznakama koje će putnicima u vozilima pokazivati koja je sigurna udaljenost;
 - (b) svesti na najmanju moguću mjeru kontakte između vozača i putnika (npr. pregradama, zatvaranjem ulaza na prednjim vratima, promicanjem elektroničkih karata i načina plaćanja);
 - (c) povećati i prilagoditi učestalost vožnje te prilagoditi linije kako bi se omogućilo da se održava minimalan siguran razmak među putnicima kad se njihov broj poveća i kako bi se bolje riješilo pitanje nekih odredišta (npr. na kojima je potražnja posebno velika);
 - (d) da putnici ne bi morali dodirivati ručke ili tipke za otvaranje vrata, vrata bi se trebala otvoriti na svakom stajalištu, automatski ili daljinskom komandom vozača;
 - (e) optimizirati protok putnika na stajalištima i prometnim čvorištima kako bi se izbjeglo okupljanje i vršno opterećenje i kako bi se kontakti sveli na najmanju moguću mjeru primjenom inovativnih tehnologija i mobilnih aplikacija (npr. predviđanje gustoće putnika i okupljanja većih skupina, postavljanje brojača putnika s maksimalnim ograničenjem na vrata, organiziranje termina putovanja dodjelom slotova itd.) i omogućavanjem fleksibilnog radnog vremena.
63. Ključno je jasno objasniti sve poduzete mjere kako bi se olakšala njihova neometana provedba, umirilo građane i održalo njihovo povjerenje u javni prijevoz. Komunikacijske kampanje (npr. „stanite na naljepnicu“) također su se pokazale djelotvornima. Mnoge mjere koje bi mogle biti potrebne (npr. upravljanje masama, pristup prometnim čvorištima i vozilima, održavanje minimalnog razmaka itd.) imaju učinke izvan ovlasti javnog prijevoza pa bi ih trebalo pripremati u suradnji sa zdravstvenim tijelima i drugim dionicima, pri čemu prava i obveze svakog sudionika trebaju biti jasno definirani. Nastali dodatni troškovi mogli bi se uključiti u ugovore o javnim uslugama.
64. Rješenja za zajedničku mobilnost: poduzeća koja se bave djelatnostima zajedničke mobilnosti trebala bi poduzeti razne mjere za zaštitu vozača i putnika od infekcije. Vozila za najam trebala bi temeljito dezinficirati nakon svake uporabe, a ona koja se upotrebljavaju za zajedničku uporabu vozila trebala bi dezinficirati najmanje jednom svakog dana kad ih se upotrebljavalo. Potrebna je češće dezinfekcija u slučaju usluga koje se temelje na stanicama (npr. bicikli za zajedničku uporabu). Poduzeća koja se bave iznajmljivanjem električnih romobila i električnih bicikala trebala bi dezinficirati svoja vozila barem pri svakoj promjeni baterije.
65. Aktivna mobilnost: Mnogi europski gradovi poduzimaju korake kako bi tijekom pandemije bolesti COVID-19 aktivna mobilnost (npr. hodanje i vožnja bicikla) bila siguran i privlačniji oblik mobilnosti. Gradska područja mogla bi razmotriti privremena proširenja pločnika i dodjeljivanje veće površine na cesti različitim oblicima aktivne mobilnosti kako bi ispunila potrebu stanovništva za sigurnim i učinkovitim kretanjem, pri čemu bi u područjima s povećanom aktivnom mobilnošću trebalo postrožiti ograničenja brzine vozila.
66. Putem posebnih platformi i mreža započela je razmjena najboljih rješenja iz prakse, ideja i inovacija za sigurnu mobilnost u gradskim i prigradskim područjima tijekom pandemije bolesti COVID-19, a sad je ključno nastaviti takvu suradnju i razmjenu znanja. Komisija će okupiti i države članice, lokalna tijela i dionike aktivne u području gradske mobilnosti kako bi analizirala posljedice pandemije, izvukla pouke, prikupila dosad stečena iskustva i prepoznala prilike za buduću, održiviju mobilnost u EU-u, u skladu s europskim zelenim planom.

IV. Zaključak

67. Komisija će nastaviti surađivati s drugim institucijama, agencijama i tijelima EU-a, državama članicama, dionicima u prometu i međunarodnim partnerima u svrhu koordiniranja aktivnosti i olakšavanja provedbe ovih smjernica na transparentan i objektivan način. Komisija će posebno pratiti da mjere protiv širenja zaraze i njihovo postupno ukidanje ne ugrožavaju jedinstveno tržište, da te mjere među prijevoznicima i pružateljima usluga u EU-u ne proizvode diskriminirajuće učinke u suprotnosti s Ugovorima i da te mjere među radnicima ili građanima EU-a ne diskriminiraju na temelju nacionalnosti.
 68. Stanje se i dalje mijenja, a Komisija će nastaviti surađivati s nadležnim tijelima, organizacijama dionika, prijevoznicima i pružateljima usluga kako bi prilagodila i ažurirala naše pristupe i mjere, uzimajući u obzir najnovije spoznaje u području epidemiologije, povratne informacije o djelotvornosti postojećih mjera te potrebe građana EU-a i našeg gospodarstva. Sve dok pandemija bolesti COVID-19 bude trajala, javna tijela, dionici i građani moraju biti na oprezu i ostati vrlo spremni na potencijalno povećanje broja zaraženih. U tom kontekstu Komisija će kontinuirano pratiti primjenu ovih smjernica te ih prema potrebi ažurirati kako bi se osigurala njihova djelotvornost u promjenjivim okolnostima.
 69. Dok smo usredotočeni na ponovno uspostavljanje usluga prijevoza i povezanosti, moramo planirati održiv i pametan oporavak prometnog sektora EU-a kako bi on opet bio snažan kao prije krize, očuvao globalnu konkurentnost i nastavio biti temeljni dio gospodarstva EU-a i života građana. Iskustva stečena tijekom krize uzrokovane bolešću COVID-19 iskoristit će se za predstojeću strategiju za održivu i pametnu mobilnost 2020.
-