

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS****Transporto paslaugų ir susisiekimo laipsniško atkūrimo gairės. COVID-19**

(2020/C 169/02)

**I. Įvadas**

1. COVID-19 protrūkis smarkiai paveikė transportą ir susisiekimą Europos Sąjungoje. Dėl priemonių protrūkiui suvaldyti stipriai sumažėjo transporto veikla, ypač keleivinio transporto <sup>(1)</sup>. Krovinių srautai paveikti mažiau, iš dalies dėl bendrų ES pastangų užtikrinti, kad kroviniai ir toliau būtų vežami, tačiau jų sumažėjo dėl mažėjančios ekonominės veiklos ir tiekimo grandinių sutrikimų.
2. Komisija pateikė gaires dėl nebūtinų kelionių apribojimų <sup>(2)</sup> ir pasiūlė specialiai transportui skirtas priemones, įskaitant gaires dėl sienų valdymo priemonių <sup>(3)</sup>, žaliųjų koridorių kroviniams transportui įgyvendinimo <sup>(4)</sup>, krovinių vežimo oro transportu supaprastinimo <sup>(5)</sup>, taip pat dėl jūrininkų, keleivių ir kitų laivuose esančių asmenų <sup>(6)</sup>. Komisija pasiūlė gaires, kaip geriausiai apsaugoti transporto darbuotojus ir keleivius, kartu nenutraukiant krovinių vežimo.
3. Kol išlieka asmenų judėjimo apribojimai ir daromas poveikis krovinių srautams, šios priemonės ir rekomendacijos dėl prekių srautų, ypatingos svarbos profesijų darbuotojų judėjimo <sup>(7)</sup> ir keleivių ir įgulos darbuotojų tranzito ir repatriacijos turėtų ir toliau būti nuosekliai ir koordinuotai taikomos visose valstybėse narėse. Valstybės narės turėtų ir toliau naudotis nacionaliniais transporto kontaktiniais centrais, įgyvendindamos Komisijos koordinuojamą atsaką į COVID-19.
4. Pradėjus gerėti visuomenės sveikatos padėčiai, bus svarbu laipsniškai atkurti, kiek leidžia epidemiologinės sąlygos, transporto paslaugas ir susisiekimą, nes tai yra pagrindiniai ES ir pasaulio ekonomikos veiksniai ir esminė ES piliečių kasdienio gyvenimo dalis.
5. 2020 m. balandžio 15 d. Europos Komisija, bendradarbiaudama su Europos Vadovų Tarybos pirmininku, pasiūlė Bendras Europos veiksmų gaires <sup>(8)</sup>, kuriose pateikiamos COVID-19 plitimo valdymo priemonių atšaukimo rekomendacijos. Bendrose Europos veiksmų gairėse pranešama, kad Komisija taip pat „pateiks išsamesnes gaires, kaip laipsniškai kuo greičiau, atsižvelgiant į sveikatos apsaugos padėtį ir į vasaros atostogų kelionių planavimą, vėl pradėti teikti transporto paslaugas, atkurti susisiekimą ir laisvą judėjimą“.

(1) Pavyzdžiui, palyginti su praėjusiais metais, oro eismas sumažėjo maždaug 90 proc. (šaltinis – Eurokontrolė), tolimojo keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos – 85 proc., regioninio keleivių vežimo geležinkeliais (įskaitant priemiesčio susisiekimą) paslaugos – 80 proc., o tarptautinio keleivių vežimo geležinkeliais paslaugos beveik nebeteikiamos (šaltinis – Europos geležinkelių bendrija); kruizinių laivų ir keleivinių laivų paslaugos balandžio viduryje – daugiau nei 90 proc., palyginti su praėjusiais metais (šaltinis – Europos jūrų saugumo agentūra).

(2) COM(2020) 115 *final*, COM(2020) 148 *final* ir C(2020) 2050 *final* (OL L 102I, 2020 3 30, p. 12).

(3) C(2020) 1753 *final* (OL C 86I, 2020 3 16, p. 1).

(4) C(2020) 1897 *final* (OL C 96I, 2020 3 24, p. 1).

(5) C(2020) 2010 *final* (OL C 100I, 2020 3 27, p. 1).

(6) C(2020) 3100 *final* (OL C 119, 2020 4 14, p. 1).

(7) C(2020) 2051 *final* (OL C 102I, 2020 3 30, p. 12).

(8) Bendros Europos COVID-19 plitimo valdymo priemonių atšaukimo veiksmų gairės (OL C 126, 2020 4 17, p. 1).

6. Piliečių, įskaitant transporto darbuotojus ir keleivius, sveikata išlieka svarbiausias prioritetas. Ypač daug dėmesio turėtų būti skirta pažeidžiamiems gyventojams, kaip antai vyresnio amžiaus ir sveikatos problemų jau turintiems asmenims, visiškai gerbiant jų privatumą. Todėl kelionių ir veiklos apribojimai turėtų būti mažinami laipsniškai, kad būtų apsaugota sveikata ir užtikrinta, kad transporto sistemos ir paslaugų teikėjai, taip pat kitos susijusios sistemos (pvz., išorės sienų kontrolė), galėtų vėl prisitaikyti prie augiančių krovinių ir keleivių srautų. Kartu turėtų būti nuolat atnaujinamos informavimo kampanijos siekiant užtikrinti, kad keliaujantys žmonės galėtų planuoti ir veikti visiškai suvokdami padėtį, taigi ir savo asmeninę atsakomybę laikytis sveikatos rekomendacijų keliaujant.
7. Laipsniškas transporto paslaugų ir susisiekimo atkūrimas visiškai priklausys nuo požiūrio į kelionių ribojimą, epidemiologinio vertinimo, taip pat nuo medicinos ekspertų patarimų dėl būtinų sveikatos ir sanitarinės apsaugos bei atsargumo priemonių. Todėl šios ES transporto paslaugų ir susisiekimo atkūrimo gairės taikomos nedarant poveikio tokioms priemonėms ir turėtų būti visapusiškai su jomis suderintos ir įgyvendinamos laikantis Bendrų Europos veiksmų gairių.
8. Jose pateikiama bendra sistema, siekiant laipsniško susisiekimo atkūrimo laikotarpiu remti transporto sektoriuje veikiančias valdžios institucijas, suinteresuotuosius subjektus, socialinius partnerius ir verslo įmones. Gairėse išdėstyti bendrieji principai, taikytini visoms transporto paslaugoms, ir specifinės rekomendacijos, pritaikytos prie kiekvienos transporto rūšies ypatumų, kad būtų realistiškos ir praktiškos. Siekiama pateikti išsamesnes rekomendacijas, kaip laipsniškai, kuo greičiau, kiek įmanoma atsižvelgiant į sveikatos padėtį, atkurti transporto paslaugas, susisiekimą ir laisvą judėjimą, kartu apsaugant transporto darbuotojų ir keleivių sveikatą. Jos turėtų būti taikomos transportui valstybėse narėse ir tarp valstybių narių. Tačiau, atsižvelgiant į tarpvalstybinį transporto pobūdį, šios gairės turėtų būti adekvačiai taikomos transporto paslaugoms tarp valstybių narių ir ES nepriklausančių šalių, kai tik tai bus įmanoma atsižvelgiant į epidemiologinę padėtį.
9. COVID-19 protrūkis paveikė visą ES, tačiau poveikis įvairiose valstybėse narėse, regionuose ir rajonuose skiriasi. Siekiant atkurti susisiekimą visoje ES taip, kad tai būtų saugu visiems susijusiems asmenims, ir atkurti visuomenės pasitikėjimą transporto paslaugomis, turi glaudžiai bendradarbiauti valstybės narės ir ES institucijos bei agentūros. Užtikrinti, kad keliaujant, kaip ir vykdant bet kurią kitą veiklą, aplinka būtų visiškai saugi, neįmanoma, tačiau rizika visą protrūkio laikotarpį turi būti kuo labiau sumažinta. Kol nebus sukurta ir plačiai prieinama veiksminga vakcina, išlieka antros infekcijos bangos arba protrūkio židinių atsiradimo galimybė. Todėl turėtų būti parengti tinkami planai prireikus vėl įvesti priemones.
10. Dėl COVID-19 protrūkio pasaulinio pobūdžio ir transporto paslaugų tarptautiškumo labai svarbu, kad visuomenės sveikatos padėtis ir šalyse, regionuose ir rajonuose taikomos priemonės būtų pripažįstamos tarpusavyje, įskaitant tarp valstybių narių ir tarp ES ir trečiųjų šalių, kad būtų galima laipsniškai, laiku ir saugiai atkurti ne tik Europos, bet ir pasaulio transporto sistemas. Šiomis aplinkybėmis kompetentingos institucijos Europos Sąjungoje turėtų kuo labiau bendradarbiauti su trečiosiomis šalimis ir tarptautinėmis sektoriaus organizacijomis<sup>(\*)</sup>. Todėl priemonių tikslai ir poveikis turės būti kuo labiau suderinti ir jos pripažįstamos lygiavertėmis.
11. Kaip minėta Bendrose Europos veiksmų gairėse, šios gairės svarbios ir atsižvelgiant į vasaros atostogų sezoną bei susijusį kelionių planavimą. Turizmas yra svarbus ES ekonomikos sektorius, neišvengiamai susijęs su transportu ir kelionėmis, o keleivinio transporto paslaugų prieinamumas yra būtina turizmo sąlyga ir pagrindinis jo galimybių sudarymo veiksnys. Todėl laiku atkurti adekvatų susisiekimą bus labai svarbu siekiant užtikrinti galimybę laipsniškai atkurti turizmą.

(\*) Kaip antai Tarptautine jūrų organizacija, Tarptautine darbo organizacija, Tarptautine civilinės aviacijos organizacija, Transporto bendrijos nuolatinis sekretoriatus ir kt.

## II. Saugaus ir laipsniško keleivinio transporto atkūrimo principai

### a) Bendrieji susisiekimo atkūrimo principai

12. Visų rūšių transporto paslaugų teikimas prioritetine tvarka turėtų būti laipsniškai atnaujinamas, priklausomai nuo faktinio proporcingų ir veiksmingų transporto darbuotojų ir keleivių sveikatos apsaugos priemonių diegimo. Šios priemonės turėtų atitikti bendruosius kriterijus, principus ir rekomendacijas, išdėstytus Bendroje Europos veiksmų gairėse, ypač susijusius su epidemiologine padėtimi ir sienų kontrolės ir judėjimo bei kelionių apribojimų politika.
13. Atitinkamai priemonės, kuriomis gali būti ribojamos transporto operacijos, taip pat sveikatos apsaugos ir prevencijos priemonės turėtų išlikti ribotos apimties ir trukmės, kiek būtina visuomenės sveikatai apsaugoti. Be to, kad visos priemonės turi būti proporcingos, jos turi būti ir tinkamai motyvuotos, skaidrios, aktualios ir pritaikytos konkrečios rūšies transportui, nediskriminacinės ir išlaikyti vienodas sąlygas bendrojoje rinkoje. Valstybės narės turės užtikrinti, kad šios priemonės atitiktų valstybės pagalbos taisykles ir visus kitus ES teisės elementus.
14. Priemonės turėtų būti nuolat stebimos, kad prireikus jas būtų galima iš naujo įvertinti ir pakoreguoti, atsižvelgiant į visą aktualią patirtį ir aplinkybes, kad jos išliktų proporcingos esamam visuomenės sveikatos poreikių lygiui. Kai bus prieinami nauji ir efektyvesni sprendimai, jie turėtų būti diegiami pirmumo tvarka, kad ne tokių efektyvių ar labiau apsunkinančių priemonių būtų galima atsisakyti. Turėtų būti laikomasi ekonominio efektyvumo principo. Tai reiškia, kad jei yra kelios galimybės panašiam transporto darbuotojų ir keleivių sveikatos apsaugos rezultatui pasiekti, pirmenybė turėtų būti teikiama pigiausiai iš jų.
15. Siekiant apsaugoti ir visiškai atkurti bendrosios rinkos veikimą, užtikrinti tarpvalstybinį transporto paslaugų teikimą, visišką su sveikata susijusių priemonių veiksmingumą ir atkurti visuomenės pasitikėjimą, valstybės narės veiksmų turėtų imtis koordinuotai ir bendradarbiaudamos. Valstybės narės savo sprendimus dėl su COVID 19 susijusių kelionių apribojimų panaikinimo turėtų grįžti 2020 m. gegužės 13 d. Komisijos gairėmis dėl vidaus sienų <sup>(10)</sup>. Apie jas turėtų būti pranešta Komisijai ir visoms valstybėms narėms. Komisija pasirengusi koordinuoti apribojimų panaikinimą ir transporto paslaugų atkūrimą per nacionalinių kontaktinių centrų tinklą.
16. Tam reikės ir ne tik su ES kaimyninėmis, bet ir su kitomis šalimis suderinto požiūrio. Koordinavimo kanalai jau buvo išplėsti, pavyzdžiui, Vakarų Balkanuose, įtraukiant atitinkamas nacionalines institucijas, kurios glaudžiai bendradarbiauja su ES nacionalinių transporto kontaktinių centrų tinklu. Bendras tikslas yra užtikrinti transporto paslaugų teikimą ir susisiekimą.
17. Laikantis minėtų principų tos priemonės turėtų būti proporcingos ir pritaikytos konkrečioms transporto rūšims, turėtų būti identifikuotos saugios judėjimo galimybės, užuot taikius bendrąsias draudimo priemones, dėl kurių paralyžiuojamas transporto paslaugų teikimas Europos Sąjungoje. Pavyzdžiui, būtų galima intensyviau ir reguliariai valyti, dezinfekuoti ir tinkamai vėdinti transporto mazgus ir transporto priemones <sup>(11)</sup>, o ne visiškai uždrausti atitinkamas transporto paslaugas. Toks metodas turėtų užtikrinti galimybę tikslingai taikyti priemones rizikos šaltiniams ir laipsniškai grįžti prie įprastos ekonominės ir kasdienės veiklos. Šiuo atžvilgiu itin svarbus bus glaudus sveikatos ir transporto institucijų ir svarbiausių suinteresuotųjų subjektų bendradarbiavimas.

<sup>(10)</sup> 2020 m. gegužės 13 d. Komisijos komunikatas „Laipsniško ir koordinuoto judėjimo laisvės atkūrimo ir vidaus sienų kontrolės atšaukimo metodas. COVID-19“.

<sup>(11)</sup> Šiame komunikate terminas „transporto priemonė“ reiškia, atsižvelgiant į konkretų kontekstą, visų rūšių transporto priemones, įskaitant, *inter alia*, lengvuosius automobilius, sunkvežimius, autobusus, tolimojo susisiekimo autobusus, traukinius, orlaivius, laivus, valtis, keltus ir kt.

18. Krovinių transportas ir toliau turėtų būti išlaikytas siekiant užtikrinti tiekimo grandinių veikimą. Bendrose Europos veiksmų gairėse nurodyta, kad „pereinamuoju laikotarpiu turėtų būti stiprinamos pastangos išlaikyti netrukdomą prekių srautą ir apsaugoti tiekimo grandines“. Pradedant nuo dabartinio reikalavimo, kad sienų kirtimas žaliaisiais koridoriais turi užtrukti ne daugiau kaip 15 minučių, vykdoma kontrolė turėtų būti laipsniškai ir koordinuotai, naudojantis turimais koordinavimo kanalais, kaip antai COVID-19 nacionaliniais transporto kontaktiniais centrais ir ES integruotu politinio atsako į krizes mechanizmu (IPCR), mažinama, kad galiausiai visos krovinių transporto priemonės ir visos prekės galėtų kirsti vidaus sienas taip, kaip prieš įvedant su COVID-19 susijusius apribojimus. Vėl išaugus eismui, ypatingą dėmesį reikės skirti daugiarūšio transporto mazgų, kaip antai uostų ar konteinerių terminalų, vaidmeniui žaliuosiuose koridoriuose. Siekiant užtikrinti tiekimo grandinių veikimą turėtų būti kuo geriau išnaudojamas visų rūšių transportas, įskaitant prekių vežimą vidaus vandenų keliais ir geležinkeliais. Turi būti užtikrintas laisvas ir netrukdomas svarbiausių transporto darbuotojų judėjimas, o tuo tikslu reikėtų apsvaistyti galimybę naudotis sparčiosiomis juostomis transporto mazguose. Laipsniško perėjimo etapu, vadovaujantis visuomenės sveikatos institucijų rekomendacijomis, turėtų būti laipsniškai mažinama sveikatos patikrinimų, panaikinamas sisteminis (t. y. taikomas nepriklausomai nuo simptomų ar testų rezultatų) karantinas ir palydos, atsižvelgiant į eismo pralaidumą galėtų būti vėl pradėti taikyti važiavimo draudimai, o kitos nukrypti nuo vairavimo ir poilsio laiko taisyklių leidžiančios nuostatos po 2020 m. gegužės mėn. turėtų būti labiau suderintos ir apsiriboti tik tuo, kas griežtai būtina, kad laipsniškai būtų vėl atkurtos vienodos ir lengvai vykdytinos ES taisyklės.
19. Kai tik bus įmanoma atsižvelgiant į visuomenės sveikatos padėtį, turėtų būti panaikinti individualaus transporto (pvz., lengvųjų automobilių, motociklų ar dviračių) apribojimai. Apribojimų panaikinimas užtikrina galimybę anksti atnaujinti judėjimą, ypač vietos ir regionų lygmeniu (pvz., leidžiant žmonėms keliauti toliau ir greičiau vietos lygmeniu arba valstybėje narėje). Šių apribojimų panaikinimas sudarant sąlygas naudotis individualiomis transporto priemonėmis turėtų būti ir toliau derinamas su platesnėmis kiekvienoje valstybėje narėje privalomomis ar rekomenduojamomis atstumo laikymosi ir prevencijos priemonėmis.
20. Kartu turėtų būti daugiau galimybių naudotis saugiu kolektyviniu transportu, laikantis laipsniško apribojimų panaikinimo principų, kad visiems piliečiams būtų užtikrintos alternatyvios judėjimo galimybės. Tai turėtų būti atliekama ir apie tai turėtų būti informuojama taip, kad būtų atkurtas keleivių pasitikėjimas naudojimosi kolektyviniu transportu saugumu.
21. Turėtų būti užtikrinta, kad vežėjams ir paslaugų teikėjams, teikiantiems lygiavertės paslaugas tuo pačiu maršrutu, būtų taikomos lygiavertės priemonės. Tikslas turėtų būti tokio pačio saugos, aiškumo ir nuspėjamumo lygio užtikrinimas keleiviams, kad būtų išvengta diskriminacijos ir sudarytos vienodos sąlygos.
22. Siekiant užtikrinti, kad išvykstant ir atvykstant bet kurios rūšies transportu taikomos priemonės būtų panašios ir dėl jų keliavimas nebūtų pernelyg apsunkintas ar net neįmanomas, labai svarbu užtikrinti, kad lygiavertės priemonės, kurios grindžiamos bendrais principais ir kuriomis tinkamai sumažinama atitinkama sveikatos sutrikimo rizika, būtų abipusiškai pripažįstamos išvykimo ir atvykimo vietose. Sąlygas tam turėtų sudaryti koordinavimas tarp valstybių narių ir su ES nepriklausančiomis šalimis.
23. Kad būtų galima planuoti keliones remiantis išsamesne informacija, vežėjai ir paslaugų teikėjai galėtų teikti informaciją apie vidutinius transporto priemonių užimtumo rodiklius tam tikruose maršrutuose ar tam tikromis valandomis. Tai bus itin svarbu paslaugoms, kurias teikiant vietos nerezervuojamos, ir vietos viešajam transportui. Tokia informacija galėtų būti teikiama internetu arba per specialias mobiliąsias programėles.
24. Judumas mieste keliuose valstybėse narėse, regionuose ir miestuose jau pertvarkomas, kaip antai ilginami šaligatviai ir dviračių takai, pritaikomi tvarkaraščiai ir kuriamos naujoviškos technologijos, siekiant suvaldyti keleivių srautus ir išvengti žmonių spūscių. Komisija skatina ir remia naujų judumo mieste sprendimų ir priemonių kūrimą ir įgyvendinimą siekiant sudaryti aktyvaus, kolektyvinio ir pasidalijamojo saugaus judumo sąlygas ir užtikrinti piliečių pasitikėjimą.
25. Prireikus turėtų būti taikomos aiškios vežėjų ir paslaugų teikėjų teisių ir pareigų taisyklės, pvz., jei vežėjo atsakomybė yra užtikrinti saugaus atstumo išlaikymą ar neįleisti keleivio į transporto mazgą arba transporto priemonę, jei jis be kaukės ar jei viršytas tam tikras didžiausias keleivių skaičius, jiems turėtų būti aiškiai teisiškai nustatyti įgaliojimai taikyti tas priemones.

b) *Transporto darbuotojų apsauga*

26. Visų rūšių transporto darbuotojų vaidmuo krizės metu pristatant krovinius, palaikant tiekimo grandinių veikimą, vykdant ES piliečių repatriaciją ir vežant svarbiausius darbuotojus į jų darbo vietas, net jei kyla didesnis pavojus jų pačių sveikatai, buvo itin svarbus. Transporto mazgai, paslaugų teikėjai ir vežėjai turėtų taikyti veiklos tęstinumo principus, kad užtikrintų nepertraukiamą ir saugią veiklą, konsultuodamiesi su socialiniais partneriais. Tai taip pat reiškia, kad su transporto darbuotojais turėtų būti tinkamai konsultuojamasi, jie turėtų būti tinkamai aprūpinti, išmokyti ir instrukuoti, kaip vykdyti savo pareigas kuo labiau sumažinant riziką savo, savo šeimos narių, taip pat bendradarbių ir keleivių sveikatai. Tai turėtų apimti, pavyzdžiui, informaciją, kaip tinkamai naudotis apsaugos priemonėmis, laikytis higienos, kuo labiau sumažinti nebūtinus kontaktus su kitais asmenimis, taip pat, kiek tai įmanoma, pastebėti galimą infekciją.
27. Transporto darbuotojams, kuriems dėl jų darbo pobūdžio tenka daug bendrauti su kitais asmenimis (pvz., orlaivių įgulos darbuotojams, uostų arba oro uostų apsaugos ir saugos patikrinimų darbuotojams, bilietų kontrolieriams, autobusų ir furgonų vairuotojams, keleivinių laivų įgulos nariams, laivavedžiams, pagalbą keleiviams, įskaitant neįgaliuosius ir riboto judumo asmenis, teikiantiems darbuotojams), jų darbdaviai turėtų suteikti tinkamo lygio asmenines apsaugos priemones, kaip išsamiau aprašyta toliau. Prireikus turėtų būti užtikrintas reguliarus tokių priemonių pakeitimas ir saugus jų šalinimas. Bendrąsias gaires darbdaviams dėl grįžimo į darbo vietą po COVID-19 paskelbė ir jose konkreitiems sektoriams, įskaitant transporto sektorių, naudingos informacijos pateikė Europos darbuotojų saugos ir sveikatos agentūra <sup>(12)</sup>.

c) *Keleivių apsauga*

28. Visoms kolektyvinio transporto formoms turėtų būti taikomos pagrįstos priemonės, kad būtų ribojami transporto darbuotojų ir keleivių, taip pat keleivių tarpusavio kontaktai. Kur įmanoma, turėtų būti taikoma saugaus atstumo tarp keleivių išlaikymo praktika, jei tai būtina atsižvelgiant į bendrą sveikatos padėtį. Turėtų būti taikomos kitos užkrėtimo rizikos mažinimo priemonės, kaip antai:
- transporto darbuotojai turėtų dėvėti asmenines apsaugos priemones (kaukes, pirštines ir t. t.);
  - kai įmanoma, turėtų būti sumažintas keleivių tankis kolektyvinio transporto priemonėse ir laukimo zonose (galėtų būti atitinkamai remiamas tokių mažesnio pajėgumo paslaugų teikimas siekiant išlaikyti gyvybingumą, pvz., nustatant laikinus viešųjų paslaugų įpareigojimus pagal taikomas ES taisykles <sup>(13)</sup>);
  - palikti arba įrengti apsauginiai barjerai transporto mazguose ir priemonėse (pvz., apie vairuotojus, prie bilietų kasų ar kontrolės punktų);
  - nustatytos specialios juostos arba kitaip atskirti keleivių srautai transporto mazguose (t. y. uostuose, oro uostuose, traukinių stotyse, autobusų stotelėse, keltų prieplaukose, miesto viešojo transporto mazguose ir t. t.);
  - mazguose turėtų būti pašalintos priemonės, skatinančios susibūrimą (pvz., suolai, stalai), arba jos bent jau turėtų būti išdėstytos taip, kad užtikrintų tinkamo atstumo išlaikymą;
  - turėtų būti aiškiai rodoma prieinama informacija apie rekomenduojamą elgesį (pvz. dažnai plautis arba dezinfekuoti rankas, išlaikyti tinkamą atstumą) ir konkrečias tame transporto mazge ar tai transporto rūšiai taikomas priemones;

<sup>(12)</sup> „COVID-19: guidance for the workplace“ ir „COVID-19: Back to the workplace - Adapting workplaces and protecting workers“, [https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:\\_guidance\\_for\\_the\\_workplace#See](https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_guidance_for_the_workplace#See).

<sup>(13)</sup> 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL L 315, 2007 12 3, p. 1); 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008 10 31, p. 3); 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3577/92, taikantis laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotazas) (OL L 364, 1992 12 12, p. 7).

- g. įlaipinimo ir saugumo patikrinimo vietose turėtų būti taikomos tinkamos priemonės (pvz., keleiviai neliptų ir neišliptų pro priekines autobuso duris, durys būtų atidaromos automatiškai, dezinfekuojami dėklai) ir kitos priemonės, padedančios kuo labiau sumažinti kontaktą (pvz. trumpais maršrutais plaukiančiuose keltuose turėtų būti leidžiama likti automobilyje arba sunkvežimyje, jei galima pakankamai užtikrinti bendrą saugą);
- h. pirmenybė turėtų būti teikiama neįgalųjų ir riboto judumo asmenų, taip pat vyresnio amžiaus asmenų vežimui. Transporto darbuotojams, kurie, vadovaujantis ES taisyklėmis dėl keleivių teisių, teikia pagalbą neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims ir vyresnio amžiaus asmenims, turėtų būti suteiktos būtinos asmeninės apsaugos priemonės.
29. Transporto mazguose ir kolektyvinio transporto priemonėse keleiviai turėtų dėvėti kaukes, ypač kur neįmanoma visą laiką visiškai išlaikyti fizinio atstumo <sup>(14)</sup>. Turi būti pateikta aiškiai matoma informacija keleiviams, kaip elgtis saugiai (išlaikyti atstumą, plautis rankas ir t. t.). Šiuose objektuose turi būti parengti galimų infekcijų valdymo protokolai; apie juos turi būti aiškiai informuoti transporto darbuotojai ir su jais turi galėti lengvai susipažinti keleiviai.
30. Kur fizinio atstumo laikymąsi užtikrinti sunkiau, turėtų būti nustatytos papildomos atsargumo priemonės ir priemonės, kuriomis užtikrinama lygiavertė apsauga. Be to, kai esama alternatyvių priemonių patekti į paskirties vietą, pirmenybė turėtų būti teikiama toms galimybėms, kai galima tinkamai užtikrinti fizinio atstumo išlaikymą, vadovaujantis visuomenės sveikatos institucijų rekomendacijomis.
31. Pirmenybė turėtų būti teikiama užsikrėtimo rizikos mažinimui visų rūšių transporto mazguose ir priemonėse. Turėtų būti įgyvendintas intensyvesnis reguliarus visų rūšių transporto mazgų ir priemonių valymas ir dezinfekavimas. Transporto mazguose ir priemonėse turėtų būti užtikrinta galimybė dezinfekuotis rankas.
32. Transporto mazguose turi būti suteiktos patalpos ir įgyvendinti protokolai nedelsiant izoliuoti asmenims, įtariamais užsikrėtusiems COVID-19, kol bus galima imtis tinkamų tolesnių priemonių. Šiuo tikslu turėtų būti įrengtos ir paskirtos saugios zonos ir užtikrinta, kad būtų išmokyti darbuotojų su tinkamomis apsaugos priemonėmis. Esami medicinos punktai ir darbuotojai (pvz. oro uostuose, uostuose ar laivuose) turėtų būti sustiprinti, kad galėtų susitvarkyti su panaikinus apribojimus išaugusiančiais eismo srautais.
33. Pirmenybė turėtų būti teikiama elektroniniam bilietų pardavimui ir pažangiajam vietų rezervavimui, kad būtų sumažintas keliautojų grupių susibūrimas tam tikrose vietose (t. y. prie bilietų pardavimo automatų ir bilietų kasų) ir būtų galima geriau kontroliuoti leidžiamą keleivių skaičių, kartu užtikrinant galimybę įsigyti bilietų žmonėms, neturintiems prieigos prie elektroninių priemonių ar negalintiems jomis pasinaudoti. Kiek tai įmanoma, pirmenybė turėtų būti teikiama bekontaktei aplinkai.
34. Kitų prekių, įskaitant maistą ir gėrimus, pardavimas transporto priemonėse gali būti ribojamas. Siekiant sumažinti infekcijų riziką, integruotose keleiviams skirtose mažmeninės prekybos vietose, kaip antai neapmuitinamose parduotuvėse, turėtų būti imtasi tinkamų priemonių, įskaitant, pavyzdžiui: keleivių srautų valdymą siekiant užtikrinti saugaus atstumo išlaikymą (įskaitant grindų žymėjimą, išdėstymo optimizavimą, prireikus klientų skaičiaus ribojimą); reguliarių vietos, įrangos ir prekių valymą ir dezinfekavimą; barjerų tarp klientų ir pardavėjų įrengimą atsiskaitymo kasose; pakankamą rankų dezinfekavimo punktų įrengimą visoje mažmeninės prekybos vietoje, ypač prie įėjimo ir išėjimo, ir reikalavimą jais naudotis; aiškiai matomos informacijos, kaip tinkamai saugiai elgtis, pateikimą klientams; užtikrinimą, kad mažmeninės prekybos darbuotojai būtų tinkamai išmokyti ir tinkamai aprūpinti, kad galėtų elgtis su klientais ir prekėmis pagal sveikatos institucijų pateiktas saugaus elgesio per COVID-19 protrūkių rekomendacijas.

<sup>(14)</sup> Kaukė – bendrinis terminas, apimantis ir medicininės, ir nemedicininės kaukes. ECDC nurodo, kad „būtų galima apsvarstyti galimybę naudoti iš įvairios tekstilės pagamintas nemedicininės kaukes, ypač jei dėl tiekimo problemų medicininės kaukes pirmenybės tvarka būtina skirti sveikatos priežiūros darbuotojams“ (<https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf>). Tai sprendžia nacionalinės sveikatos ir (arba) saugos institucijos diskutuodamos su kiekvienos transporto rūšies suinteresuotaisiais subjektais, remdamosi epidemiologine rizika toje šalyje, prienamumu ir kitomis aplinkybėmis. Rizikos tam tikriems transporto darbuotojams ir keleiviams lygis gali atitinkamai skirtis.

35. Siekiant aptikti ir nutraukti infekcijos grandines ir sumažinti tolesnio perdavimo riziką, kol tokia rizika išlieka, be kitų infekcijos rizikos mažinimo priemonių, keleiviai galėtų savanoriškai naudotis kontaktų atsekimo ir išpėjimo priemonėmis, pavyzdžiui, mobiliosiomis programėlėmis. Kontaktų atsekimo programėlių naudojimas neturėtų būti būtina galimybės naudotis transporto paslaugomis sąlyga. Dėl transporto tarpvalstybinio pobūdžio svarbu užtikrinti tokių priemonių sąveikumą ir abipusį pripažinimą. Jeigu tokios priemonės įgyvendinamos, kontaktų atsekimo priemonės turėtų griežtai apsiriboti kovos su COVID-19 protrūkiu tikslais ir būti parengtos vadovaujantis rekomendacija dėl bendro ES e. sveikatos tinklo priemonių rinkinio dėl mobiliųjų programėlių naudojimo kontaktams atsekti kovojant su COVID-19 Europos Sąjungoje <sup>(15)</sup>, Komisijos gairėmis dėl programėlių <sup>(16)</sup> ir Europos duomenų apsaugos valdybos gairėmis <sup>(17)</sup>, užtikrinant aukščiausią duomenų privatumo lygį.
36. Vežėjai ir paslaugų teikėjai turėtų būti parengę specialius protokolus, taikomus atvejais, jei keleiviai kelionės metu, iš karto po kelionės arba būdami transporto mazge susergera COVID-19 arba jiems pasireiškia COVID-19 simptomai. Tokiuose protokoluose turėtų būti aiškiai nustatytos saugios zonos keleiviams, kuriems pasireiškė simptomai, nustatyti veiksmai, kaip kuo labiau sumažinti jų sąlytį su kitais keleiviais ir transporto darbuotojais, kaip rinkti ir analizuoti visą svarbią informaciją apie sąlytį su kitais keleiviais ir transporto darbuotojais ir pan. Rezervuojamų kelionių atveju juose turėtų būti numatyta galimybė nustatyti ir išpėti šalia jų buvusius keleivius.

d) *Ateities planai*

37. Norint atkurti įprastą transporto paslaugų ir susisiekimo lygį, kol nėra vakcinų bus būtina lanksčiai derinti tokias priemones: platesniu mastu naudoti tinkamas asmenines apsaugos priemones, užtikrinti tinkamą ir saugų vėdinimą, jei įmanoma naudojant lauko orą, ir didinti savanoriško kontaktų atsekimo ir dezinfekavimo pajėgumus.
38. Vidutinės trukmės ir (arba) ilguoju laikotarpiu rekomenduojama, kad visos COVID-19 protrūkio metu įgyvendintos ypatingos priemonės būtų nuolat stebimos, laiku vertinamos ir persvarstomos, išskyrus atvejus, kai dėl epidemiologinės padėties jų taikymą reikia pratęsti arba kai šios priemonės buvo naudingos tobulinant transporto sistemas ir jų veiksmingumą.
39. Taikomos viruso plitimo valdymo priemonės, taip pat jų švelninimas ir laipsniškas transporto paslaugų ir susisiekimo atkūrimas neturėtų mažinti, net laikinai, aukštų ES transporto saugai ir saugumui, įskaitant transporto darbuotojų sveikatą ir saugą, keliamų reikalavimų. Transporto saugos ar saugumo klausimai neturi prisidėti prie problemų, kurios mums kyla dėl COVID-19 protrūkio.

**III. Konkrečių priemonių siekiant užtikrinti saugų keleivių vežimą visų rūšių transportu, atsižvelgiant į COVID-19 protrūkį, praktinės gairės**

a) *Bendros rekomendacijos*

40. Dėl COVID-19 krizės nustatytų apribojimų atšaukimo ir paskesnio ekonomikos atsigavimo laikotarpiu turėtų būti vadovujamasi pirmiau minėtais principais laipsniškai visoje ES atkuriant visų rūšių keleivinio transporto paslaugų teikimą ir didinant jų apimtį. Šie bendri principai turėtų palengvinti ES (taip pat ES nepriklausančių šalių) įgyvendintų priemonių pripažinimą tarpusavyje ir sudaryti sąlygas veiksmingam tolesniam transporto paslaugų teikimui. Kaip nurodyta ankstesniame skirsnyje, tam tikri principai ir priemonės turėtų būti taikomi visų rūšių transporto mazgams ir transporto priemonėms, konkrečiai juos koreguojant pagal atitinkamų transporto rūšių aplinkybes, poreikius ir įgyvendinamumą.
41. Tokios kompleksinės priemonės visų pirma yra šios:
- a. Bent jau pirminiu apribojimų švelninimo etapu gali reikėti sumažinti kai kurių rūšių transporto priemonių keleivių skaičių, siekiant užtikrinti, kad būtų tinkamai laikomasi taikomų fizinio atstumo laikymosi reikalavimų.

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

<sup>(16)</sup> Komisijos komunikatas „Duomenų apsaugos gairės dėl kovai su COVID-19 pandemija naudojamų programėlių“ (OL C 124I, 2020 4 7, p. 1).

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

- b. Savanoriškas kontaktų atsekimo programėlių naudojimas turėtų būti laikomas papildoma rizikos mažinimo priemone.
  - c. Transporto darbuotojai turėtų būti aprūpinti asmeninėmis apsaugos priemonėmis ir, jei įmanoma, atskirti nuo keleivių užtvaramis.
  - d. Turėtų būti dažnai valomi ir dezinfekuojami transporto mazgai ir transporto priemonės ir dažniau surenkamos atliekos.
  - e. Sistemingai turėtų būti įrengiami rankų dezinfekavimo punktai ir, kai įmanoma, reikalaujama jais naudotis.
  - f. Turėtų būti stiprinamas vėdinimas, oro filtravimas ir, jei tinkama, pirmenybė teikiama natūralaus oro naudojimui.
  - g. Keleiviai turėtų dėvėti kaukes, ypač tais atvejais, kai nuolat neįmanoma laikytis saugaus atstumo.
  - h. Bilietai ir informacija turėtų būti teikiami elektroniniu būdu ir automatiškai. Reikėtų aktyviai skatinti ir teikti pirmenybę elektroniniam išankstiniam bilietų pardavimui, taip pat pažangioms bagažo registravimo, rezervavimo ir registracijos procedūroms.
  - i. Bagažo registravimas, pakrovimas ir iškrovimas turėtų būti organizuoti taip, kad būtų išvengta keleivių susibūrimo.
  - j. Siekiant sumažinti darbuotojų ir keleivių sąlytį, turėtų būti sudarytos sąlygos, jei įmanoma, transporto priemonėje teikiamas paslaugas ir maistą užsisakyti iš anksto, rezervuojant bilietą.
  - k. Prieinama informacija apie įgyvendintas saugaus elgesio procedūras ir keleiviams privalomas apsaugos priemonės turėtų būti aiškiai rodoma transporto mazguose ir transporto priemonėse ir pateikiama prieš kelionę.
42. Suinteresuotųjų subjektų organizacijos, vežėjai ir paslaugų teikėjai, vykdytys veiklą įvairių rūšių transportu, turėtų parengti ir įgyvendinti tinkamas priemones, kuriomis būtų atsižvelgiama į konkrečias kiekvienos transporto rūšies aplinkybes. Jos turėtų atitikti šiose gairėse nustatytus bendrus ir konkrečioms transporto rūšims taikomus principus ir rekomendacijas. Tos priemonės turėtų būti nuolat peržiūrimos ir prireikus pritaikomos, siekiant užtikrinti jų veiksmingumą saugant transporto darbuotojų ir keleivių sveikatą.
43. Be to, atsižvelgiant į kiekvienos transporto rūšies ypatumus ir poreikius, turėtų būti įgyvendinamos ir taikomos toliau nurodytos priemonės.
- b) *Aviacija*
44. Aviacijos sektorius turi ilgą saugos ir saugumo rizikos valdymo patirtį ir jam yra įprasta veiklą vykdyti griežtai kontroliuojamoje aplinkoje. Norint įveikti šią krizę reikės atgauti keleivių pasitikėjimą aviacija kaip saugiu keliavimo būdu. Todėl labai svarbu, kad aviacijos ir sveikatos srities suinteresuotieji subjektai plačiai informuotų apie taikomas priemones ir apie tai, kaip jomis mažinama rizika. Aviacijos sektorius turėtų užtikrinti, kad priemonės būtų aiškiai matomos, derinamos ir apie jas nuolat pranešama keleiviams.
45. COVID-19 plitimo rizika turėtų būti mažinama laikantis tų pačių principų, kurie taikomi saugos ir saugumo rizikos valdymui, įskaitant reikalavimų laikymosi stebėseną, reguliarią priemonių veiksmingumo peržiūrą ir priemonių pritaikymą prie kintančių poreikių ir tobulinamų metodų bei technologijų, tačiau atsižvelgiant į tai, kad oro uostai ir oro transporto bendrovės nėra kvalifikuoti teikti sveikatos priežiūros paslaugas, pavyzdžiui, priimti sprendimus dėl atrankinės keleivių sveikatos patikros – tai turėtų atlikti kompetentingos institucijos.
46. Siekiant užtikrinti, kad išvykimo ir atvykimo vietose būtų taikomos panašios priemonės tam, kad keliavimas nebūtų pernelyg apsunkintas ar net neįmanomas, būtina užtikrinti, kad bendrais principais grindžiamos ir atitinkamą pavojų sveikatai tinkamai mažinančios lygiavertės priemonės būtų abipusiškai pripažįstamos išvykimo ir atvykimo vietose. Siekiant sudaryti palankesnes sąlygas tokioms priemonėms priimti naudinga parengti konkrečius kriterijus, pagal kuriuos turėtų būti nustatytas tarptautiniu mastu pripažintas požiūris. Lygiaverčių standartų ir savitarpiskumo principo taikymas priemonėms ir jų pripažinimas gali būti pagrindiniai veiksniai, sudarantys sąlygas aviacijai ES ir pasaulio mastu. Todėl bus labai svarbu glaudžiai bendradarbiauti su ES nepriklausančiomis šalimis ir tarptautiniais partneriais, įskaitant Tarptautinę civilinės aviacijos organizaciją (ICAO).



47. Bendradarbiaudama su Komisija, Europos ligų prevencijos ir kontrolės centru (ECDC) ir kompetentingomis institucijomis, Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra (EASA) per ateinančias savaites pateiks technines veiklos gaires, siekdama palengvinti suderinto požiūrio nustatymą ir padėti nacionalinėms aviacijos institucijoms, oro transporto bendrovėms, oro uostams ir kitiems aviacijos sektoriaus suinteresuotiesiems subjektams. Šiose techninėse veiklos gairėse bus atsižvelgta į saugos valdymo principus, parengtus siekiant užtikrinti Europos aviacijos sistemos saugą, ir nustatytas bazinis aviacijos sveikatos saugos protokolas, kurį siūloma taikyti visoje ES.
48. Į protokolą turėtų būti įtrauktos toliau nurodytos priemonės:
- Sustiprintas vėdinimas, ligoninės lygio oro filtravimas ir vertikalusis oro srautas.
  - Užsikrėtimo rizikos kelionės metu mažinimas (pvz., keleivių santalkos vengimas, sąveikos lėktuve ribojimas, nagrinėjimas, kaip tinkamiausiai paskirstyti vietas remiantis techniniais apribojimais, ir pirmenybės elektroniniams dokumentams ir mokėjimo priemonėms teikimas).
  - Judėjimo salone mažinimas (pvz., mažiau rankinio bagažo, mažiau sąveikos su įgula).
  - Tinkamas keleivių srautų valdymas (pvz., patarimas anksti atvykti į oro uostą; pirmenybės elektroniniam ir (arba) savarankiškam registravimui teikimas; atstumo laikymosi ir kontaktų ribojimo užtikrinimas bagažo surinkimo ir saugumo patikros ir sienų kontrolės punktuose bei laipinimo ir bagažo atsiėmimo metu); keleiviams prieš kelionę turėtų būti teikiama prieinama informacija apie oro uosto procesus.
49. Būsimose EASA ir ECDC techninėse veiklos gairėse, glaudžiai bendradarbiaujant su nacionalinėmis kompetentingomis institucijomis, bus nustatytos papildomos rizikos mažinimo priemonės, siekiant užtikrinti suderintą skrydžių visoje ES vykdymą.

c) *Kelių transportas*

50. Visose terminalų dalyse, poilsio zonose (pvz., prie greitkelių), dengtose stovėjimo aikštelėse, degalinėse ir įkrovimo stotelėse turėtų būti užtikrinta aukšto lygio higiena, įskaitant reguliarių valymą ir dezinfekavimą, kad būtų sumažinta eismo dalyvių užsikrėtimo rizika. Degalinėse turėtų būti valdomas keleivių srautas. Ten, kur tinkamo visuomenės sveikatos lygio negalima užtikrinti, reikėtų apsvarstyti galimybę tam tikras stoteles ar degalines uždaryti.
51. Miesto ir tarp miestinių autobusų transportas. Kad kelionės miesto ir tarp miestiniais autobusais palaipsniui atnaujintų, reikės priimti atitinkamas priemones, atskirai taikomas regioninio ir tolimojo susisiekimo paslaugoms. Visų pirma tarptautinėms vežimo autobusais paslaugoms taikomi metodai, kad būtų veiksmingi, turi būti derinami tarp valstybių narių ir vežėjų. Turėtų būti nustatyta saugi veiklos praktika, įskaitant, pavyzdžiui, reikalavimą įlipti pro galines duris ir vėdinimą užtikrinti, kiek įmanoma, per langus, o ne naudojant oro kondicionavimo sistemą. Be to, reikėtų, kiek įmanoma, optimaliai susodinti keleivius (pvz., šeimoms leidžiant sėdėti kartu, o kartu nekeliaujantys asmenys turėtų sėdėti atskirai). Mikroautobusuose keleiviams neturėtų būti leidžiama sėdėti šalia vairuotojo, nebent įmanoma fiziškai juos atskirti. Reguliariojo susisiekimo autobusais paslaugų teikėjams turės būti sudarytos sąlygos palaipsniui atkurti tinklą, atsižvelgiant į nacionalinius apribojimus. Siekdamas palengvinti šį procesą valstybės narės turėtų nustatyti supaprastintas ir greitas procedūras, kad vežėjai galėtų greitai pritaikyti savo paslaugas nekeldami pavojaus transporto darbuotojų sveikatai ir saugai. Jei įmanoma, reikėtų riboti darbuotojų sąlygtį su keleivių bagažu; keleiviai turėtų patys pakrauti ir iškrauti savo bagažą.
52. Transportas užsakomuoju automobiliu / furgonu (taksi, automobilio su vairuotoju nuomos paslaugos, angl. PHV). Taksi ir PHV paslaugos iš esmės buvo tęsiamos taikant konkrečias vairuotojų apsaugos priemones ir keleivių skaičiaus apribojimus (galima vežti tik vieną keleivį arba kelis to paties namų ūkio asmenis). Šios paslaugos turėtų būti toliau teikiamos taikant konkrečias higienos ir rizikos mažinimo priemones. Įmonės turėtų aprūpinti vairuotojus kaukėmis ir dezinfekavimo priemonėmis. Transporto priemonės vidus turėtų būti kuo dažniau dezinfekuojamas. Taksi ir PHV vairuotojai turėtų vengti fizinio sąlyčio su keleiviais ir pirmenybė visada turėtų būti teikiama elektroninėms mokėjimo priemonėms. Įmonės automobiliuose turėtų įrengti fizinio atskyrimo priemones (pvz., plastikines užuolaidas arba užtvaras), kad būtų apribotas vairuotojų sąlytis su keleiviais. Keleiviams neturėtų būti leidžiama sėdėti šalia vairuotojo, nebent įmanoma fiziškai juos atskirti. Prieš kelionę įmonės su keleiviais turėtų dalytis svarbia informacija.

d) *Geležinkelių transportas*

53. Kad kelionės keleiviniu geležinkelių transportu atsinaujintų, bus svarbu užtikrinti keleivius, kad naudotis kolektyviniu transportu yra saugu. Apie priemones turi būti tinkamai pranešta, jos turi būti matomos ir veiksmingos. Visų pirma tarptautinėms vežimo geležinkelių paslaugoms taikomos priemonės, kad būtų veiksmingos, turi būti derinamos tarp valstybių narių ir operatorių. Geležinkelių sektoriaus asociacijos ir darbuotojų organizacijos kuria bendras taisykles.
54. Kadangi kasdien pervežama daug keleivių ir aptarnaujama daug stočių, kaip, siekiant apsaugoti visuomenės sveikatą, bus laikomasi bendrų saugaus elgesio taisyklių, visų pirma tinkamo atstumo, priklauso ir nuo kiekvieno keleivio rūpestingumo ir atsakomybės. Tinkamą reikalavimų laikymosi lygį turėtų užtikrinti atsitiktinė kontrolė.
55. Kadangi geležinkeliai COVID-19 protrūkio metu nenustojo veikti, jau taikomos tam tikros priemonės, kurias galima išlaikyti ir prireikus pritaikyti.
- Traukiniuose turėtų būti taikomi atstumo laikymosi įpareigojimai, kai to reikia, ypač jei keleivių yra palyginti nedaug. Siekiant sudaryti sąlygas laikytis atstumo, prireikus turėtų būti padidintas traukinių eismo dažnumas ir pajėgumas, kad būtų sumažintas keleivių tankis.
  - Geležinkelių operatoriai turėtų taikyti privalomą vietų rezervavimą tolimojo susisiekimu ir regioniniuose traukiniuose, nurodant keleivio vardą, pavardę ir (arba) išvykimo ir paskirties vietą. Kitu atveju, ypač trumpų maršrutų traukiniuose, turėtų būti reikalaujama, kad keleiviai, išskyrus to paties namų ūkio keleivius, tarp sėdynių paliktų neužimtas vietas.
  - Pajėgumui valdyti geležinkelių operatoriai turėtų naudotis specialiai vietiniams ir priemiestiniams traukiniams pritaikytomis keleivių skaičiavimo sistemomis (kurių veikimas pagrįstas svoriu, laiptelių prie durų stebėjimu, taip pat apsauginės vaizdo stebėjimo sistemos (CCTV) skaičiavimo algoritmais, kurie neleidžiančia nustatyti asmenų tapatybės). Gali reikėti lanksčiai koreguoti tvarkaraščius ir traukinių linijų paskirstymą, be kita ko, koordinuotai optimizuoti pajėgumą, kad būtų atsižvelgta į paklausą ir poreikį sumažinti keleivių tankį.
  - Stotyse turėtų būti valdomas keleivių srautas. Ten, kur tinkamo visuomenės sveikatos lygio negalima užtikrinti, reikėtų apsvarstyti galimybę tam tikras stoteles ar stotis uždaryti.
  - Siekiant išvengti keleivių spūsčių susidarymo, turėtų būti skatinamos kelionės ne piko valandomis. Tam gali būti taikomos tokios paskatos kaip specialios kainos arba lanksčios darbo valandos priemiestinių traukinių atveju.
  - Kad keleiviams nereikėtų liesti durų rankenų ar mygtukų, durys kiekvienoje stotelėje turėtų atsidaryti automatiškai arba jas nuotoliniu būdu turėtų atidaryti mašinistas.
56. Europos geležinkelių agentūra (ERA), turinti atitinkamos patirties geležinkelių eksploatavimo ir bendrųjų saugos būdų srityje, taip pat platų ryšių kanalų tinklą (su valdžios institucijomis, operatoriais ir gamintojais), yra pasirengusi atlikti pagrindinį vaidmenį užtikrinant dalijimąsi geriausia patirtimi. Bendroji įmonė „Shift2Rail“ jau nagrinėja galimybes remti anonimintais ir apibendrintais duomenimis grindžiamų programėlių kūrimą<sup>(18)</sup>. Jos galėtų padėti valdyti keleivių spūsčių stotyse susidarymą ir tai taip pat galėtų prisidėti prie viešojo transporto gerinimo.

e) *Vandens transportas*

57. Keleivinio vandens transporto apimtis gerokai sumažėjo. Siekiant atgauti keleivių ir įgulų pasitikėjimą, reikės imtis priemonių visuomenės sveikatai užtikrinti. Priemonės turėtų būti pritaikytos atsižvelgiant į laivo tipą ir reiso pobūdį bei ilgį, kurie vandens transporto sektoriuje gali labai skirtis. Gali prireikti didinti laivų ir reisų skaičių, ypač kai vežimas keltais būtinas susisiekimui su atokiomis vietovėmis ir salomis užtikrinti.

<sup>(18)</sup> 2020 m. balandžio 8 d. Komisijos rekomendacija (ES) 2020/518 dėl bendro Sąjungos priemonių rinkinio, skirto technologijoms ir duomenims, visų pirma mobiliosioms programėlėms ir anonimintiems judumo duomenims, naudoti kovojant su COVID-19 krize ir siekiant ją įveikti (OL L 114, 2020 4 14, p. 7).

58. Jūrų transporto darbuotojams skirtos priemonės išsamiai išdėstytos Gairėse dėl laivuose esančių asmenų sveikatos apsaugos<sup>(19)</sup>. Darbuotojai, įskaitant dirbančius laivuose ir uostuose, visą darbo laiką turėtų turėti galimybę naudotis asmeninėmis apsaugos priemonėmis<sup>(20)</sup> ir gauti tinkamą medicininę priežiūrą. Tiesioginė laive esančių asmenų sąveika turėtų būti kuo labiau sumažinta, kad būtų išvengta viruso perdavimo rizikos.
59. Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA) yra pasirengusi palengvinti keitimąsi geriausia patirtimi ir informacija (pvz., laivų buvimo vietos nustatymo, sveikatos ataskaitų teikimo ir kt.), kuri gali būti naudinga kompetentingoms institucijoms ir suinteresuotiesiems subjektams. Be to, atsižvelgiant į tarptautinį laivybos pobūdį, bendradarbiavimas su ES nepriklausančiomis šalimis ir tarptautinėmis organizacijomis, įskaitant Tarptautinę jūrų organizaciją (TJO), bus svarbus siekiant palengvinti bendradarbiavimą pasaulio mastu ir užtikrinti su COVID-19 susijusių priemonių ir praktikos lygiavertiškumą ir abipusiškumą.
60. Remiantis turima patirtimi ir valstybių narių jau taikomomis priemonėmis, veiklos vykdytojai ir visi kiti su vandens transportu susiję subjektai (uostai, keltų terminalai, atitinkamos nacionalinės valdžios institucijos) turėtų taikyti toliau nurodytas priemones.
- Užtikrinti, kad laivuose būtų laikomasi atstumo laikymosi reikalavimų, be kita ko, mažinant keleivių skaičių.
  - Į įlaipinimo (išlaipinimo) krantines įleisti tik keleivius su bilietais; keleiviams priskirti vietas.
  - Uostai turėtų apsvarstyti galimybę sukurti specialias juostas, kad būtų atskirti įlipantys ir išlipantys keleiviai.
  - Kai sąlygos leidžia, kuo daugiau keleivių nukreipti į atviras laivo vietas.
  - Jei keltų keleiviams trumpų reisų metu (pvz., trumpesnių nei valandos) rekomenduojama arba jų prašoma pasilikti savo transporto priemonėse, tokia priemonė turėtų būti taikoma tik atviruose deniuose, nebent būtų imtasi papildomų saugos priemonių pagal taikomas ES taisykles. Prireikus reikėtų pakoreguoti denių pajėgumą, siekiant užtikrinti saugą ir juose turėtų būti gesinti gaisrą parengtų darbuotojų.
  - Laivų ir krante esančių įrenginių valymas ir dezinfekcija turėtų būti atliekami pagal ES bendroje priemonėje „Healthy Gateways“ pasiūlytas procedūras<sup>(21)</sup>.
  - Kruiziniai laivai ir, kai tinkama, keltai turėtų parengti specialius valymo ir higienos protokolus, skirtus kuo labiau sumažinti keleivių kajučių kryžminės taršos riziką.
  - Laivų operatoriai turėtų su sausumoje esančios infrastruktūros, skirtos asmenims, kurie įtariami užsikrėtę COVID-19 arba kuriems užsikrėtimas patvirtintas, valdytojais turėtų parengti protokolus, taip pat priemones, kurių reikia imtis prieš reisą, jo metu ir po jo. Šiuo tikslu turėtų būti numatytos sveikatos patikrinimo procedūros, įrengtos karantino patalpos ir organizuotas tinkamas bendravimas su karantine laikomu asmeniu.
  - Kruiziniuose laivuose turėtų būti pakankami COVID-19 testavimo pajėgumai, naudotini įtarus, kad keleivis ar įgulos narys yra užsikrėtęs.
61. Ankstesni COVID-19 protrūkiai kruiziniuose laivuose parodė, kad uždara aplinka ilgų reisų metu yra itin palanki užkratui skliti. Prieš atnaujindami kruizinių laivų veiklą, laivų operatoriai turėtų nustatyti griežtas procedūras, kad būtų sumažinta viruso perdavimo laive rizika ir būtų suteikta tinkama medicininė priežiūra užsikrėtus. Laipsniškas kruizinių laivų paslaugų teikimo atkūrimas turėtų būti koordinuojamas ES ir tarptautiniu lygmenimis, atsižvelgiant į visuomenės sveikatos padėtį atitinkamose šalyse. Prieš pradėdami kelionę kruizinių

<sup>(19)</sup> Komisijos komunikatas „Jūrininkų, keleivių ir kitų laivuose esančių asmenų sveikatos apsaugos, repatriacijos ir kelionės paslaugų gairės“ (OL C 119, 2020 4 14, p. 1).

<sup>(20)</sup> ES bendroje priemonėje „Healthy Gateways“ apžvelgtos įvažiavimo punktuose dirbantiems darbuotojams ir transporto priemonių įguloms, atsižvelgiant į COVID-19, rekomenduojamos asmeninės apsaugos priemonės (AAP).

<sup>(21)</sup> Siūlomos laivų valymo ir dezinfekavimo procedūros pandemijos metu arba laive nustačius COVID-19 atvejį: [https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU\\_HEALTHY\\_GATEWAYS\\_COVID-19\\_Cleaning\\_Disinfection\\_ships\\_09\\_4\\_2020\\_F.pdf?ver=2020-04-09-124859-237](https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_Cleaning_Disinfection_ships_09_4_2020_F.pdf?ver=2020-04-09-124859-237)

laivų operatoriai turėtų su maršruto uostais užtikrinti, kad prirėkus jie galėtų pasirūpinti, kad keleiviai ir įgulos nariai gautų gydymą, ir kad būtų galima organizuoti repatriaciją bei pakeisti įgulą. Siekdama užtikrinti jūrų transporto veiklos tęstinumą ir saugą, Komisija ir toliau imsis veiksmų, kad valstybėms narėms būtų lengviau koordinuotai sudaryti sąlygas keisti įgulą jų uostuose.

f) *Judumas mieste*

62. Daugelyje miestų ir regionų COVID-19 protrūkio metu viešasis transportas (autobusai, metro, tramvajai, miesto ir priemiestiniai traukiniai ir kt.) nenustojo veikti. Siekiant pasirengti metui, kai keleivių vėl padaugės, turėtų būti nustatytos atitinkamos priemonės, skirtos užtikrinti didžiausiai keleivių saugai, kaip antai:
- Reikalavimas laikytis saugaus minimalaus atstumo, pvz., naudojant lipdukus arba grindų žymeklius, nurodančius keleiviams transporto priemonėse laikytis saugaus atstumo.
  - Turėtų būti kuo labiau sumažinti vairuotojų ir keleivių kontaktai (pvz., naudojant užtvaras, uždarančias priekines duris, skatinant naudoti elektroninius bilietus ir mokėjimo būdus).
  - Padaugėjus keleivių turėtų būti padidintas viešojo transporto reisų dažnumas ir pertvarkyti maršrutai, kad būtų galima laikytis saugaus minimalaus atstumo ir pagerinti tam tikrų paskirties vietų (pvz., į kurias vyksta ypač daug žmonių) aptarnavimą.
  - Kad keleiviams nereikėtų liesti durų rankenų ar mygtukų, durys kiekvienoje stotelėje turėtų atsidaryti automatiškai arba jas nuotoliniu būdu turėtų atidaryti vairuotojas.
  - Turėtų būti optimizuoti keleivių srautai stotyse ir transporto mazguose, siekiant išvengti keleivių spūsčių ir judėjimo piko valandomis bei sumažinti kontaktus naudojant naujoviškas technologijas ir mobiliąsias programas (pvz., prognozuojant keleivių tankį ir spūstis, prie durų įrengiant keleivių skaitiklius su nustatyta maksimalia riba, organizuojant kelionės laiko tarpusius pagal susitarimą ir kt.) bei sudarant sąlygas pasirinkti lanksčias darbo valandas.
63. Siekiant palengvinti sklandų priemonių įgyvendinimą, nepaminti piliečius ir išlaikyti jų pasitikėjimą viešuoju transportu, labai svarbu aiškiai informuoti apie visas priemones, kurių imtasi. Taip pat pasitvirtino informavimo kampanijų (pvz., lipdukų, ant kurių reikia stovėti) veiksmingumas. Daugelis galimų priemonių (pvz., susijusių su keleivių spūsčių valdymu, patekimu į transporto mazgus ir transporto priemones, fizinio atstumo laikymusi ir kt.) daro poveikį ne tik viešajam transportui; jos turėtų būti rengiamos bendradarbiaujant su sveikatos institucijomis ir kitais suinteresuotaisiais subjektais, aiškiai apibrėžiant kiekvieno subjekto teises ir pareigas. Dėl to susidariusios papildomos išlaidos galėtų būti įtrauktos į viešųjų paslaugų sutartis.
64. Dalijimusi pagrįsto judumo sprendimai. Dalijimusi pagrįsto judumo bendrovės turėtų imtis įvairių priemonių, kad apsaugotų vairuotojus ir keleivius nuo užsikrėtimo. Nuomojamos transporto priemonės po kiekvieno naudojimo turėtų būti kruopščiai dezinfekuojamos, o transporto priemonės, kuriomis dalijamasi, turėtų būti dezinfekuojamos bent kartą kiekvieną naudojimo dieną. Turėtų būti dažniau dezinfekuojamos nuomos stotelėse laikomos priemonės (pavyzdžiui, nuomojami dviračiai). Elektrinių paspirtukų ir elektrinių dviračių nuomos bendrovės turėtų juos dezinfekuoti bent kas kartą keičiant bateriją.
65. Aktyvus judumas. COVID-19 protrūkio metu daugelis Europos miestų imasi veiksmų, kad aktyvus judumas (pvz., ėjimas pėsčiomis ir važiavimas dviračiu) taptų saugia ir patrauklesne judumo galimybe. Galėtų būti svarstoma galimybė miestų teritorijose laikinai praplatingti šaligatvius ir praplėsti aktyviam judumui skirtą erdvę keliuose, kad gyventojams būtų lengviau saugiai ir veiksmingai judėti, kartu sumažinant leidžiamo greičio ribą didesnio aktyvaus judumo zonose.
66. COVID-19 protrūkio metu geriausios praktikos pavyzdžiais, idėjomis ir inovacijomis, susijusiais su saugiu judumu miestuose ir priemiesčiuose, pradėta dalytis per specialias platformas ir tinklus, todėl labai svarbu toliau plėtoti tokią bendradarbiavimą ir dalijimąsi žiniomis. Komisija taip pat suburs valstybes nares, vietos valdžios institucijas ir judumo mieste srityje veikiančius suinteresuotuosius subjektus, kad išanalizuotų šio protrūkio poveikį, pasimokytų iš iki šiol įgytos patirties ir padarytų išvadas bei atsižvelgdama Europos žaliąjį kursą nustatytų tvaresnio judumo ES ateityje galimybes.

#### IV. Išvada

67. Komisija toliau bendradarbiaus su kitomis ES institucijomis, agentūromis ir įstaigomis, valstybėmis narėmis, transporto sektoriaus suinteresuotaisiais subjektais ir tarptautiniais partneriais siekdama derinti veiksmus ir padėti skaidriai ir objektyviai įgyvendinti šias gaires. Komisija visų pirma stebės, kad viruso plitimo valdymo priemonės ir laipsniškas jų panaikinimas nepakenktų bendrajai rinkai ir nesukeltų Sutartims prieštaraujančio diskriminacinio poveikio tarp ES vežėjų ir paslaugų teikėjų ir kad jas taikant ES piliečiai ar darbuotojai nebūtų diskriminuojami dėl pilietybės.
  68. Padėtis tebėra dinamiška ir Komisija toliau bendradarbiaus su kompetentingomis institucijomis, suinteresuotųjų subjektų organizacijomis, vežėjais ir transporto paslaugų teikėjais, kad tikslintų ir atnaujintų mūsų metodus ir priemones, atsižvelgdama į naujausius epidemiologinius pokyčius, grįžtamąją informaciją apie esamų priemonių veiksmingumą, bei į ES piliečių ir mūsų ekonomikos poreikius. Kol COVID-19 protrūkis tęsis, valdžios institucijos, suinteresuotieji subjektai ir piliečiai turi išlikti budrūs ir išlaikyti aukšto lygio pasirengimą galimam užsikrėtimo atvejų daugėjimui. Atsižvelgdama į tai, Komisija nuolat stebės, kaip taikomos šios gairės, ir prirėkus jas atnaujins, kad būtų užtikrintas jų veiksmingumas kintančiomis aplinkybėmis.
  69. Sutelkiant dėmesį į transporto paslaugų ir susisiekimo atkūrimą taip pat reikia siekti tvaraus ir pažangaus ES transporto sektoriaus atsigavimo, kad jis vėl taptų toks pat stiprus kaip iki krizės, išliktų konkurencingas pasaulyje ir būtų esminė ES ekonomikos ir piliečių gyvenimo dalis. Per COVID-19 krizę įgyta patirtis bus panaudota būsimoje 2020 m. tvaraus ir pažangaus judumo strategijoje.
-