IV

(Pranešimai)

EUROPOS SĄJUNGOS INSTITUCIJŲ, ĮSTAIGŲ IR ORGANŲ PRANEŠIMAI

EUROPOS KOMISIJA

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

dėl žaliųjų koridorių atvėrimo pagal Sienų valdymo priemonių, skirtų sveikatai apsaugoti ir prekių bei pagrindinių paslaugų prieinamumui užtikrinti, gaires

(2020/C 96 I/01)

Santrauka

— *Sienų valdymo priemonių, skirtų sveikatai apsaugoti ir prekių bei pagrindinių paslaugų prieinamumui užtikrinti, gairėse* ([1])*, kurias 2020 m. kovo 16 d. patvirtino Europos Komisija, pabrėžiamas principas, kad visos ES vidaus sienos turėtų likti atviros krovininiam transportui ir kad turi būti užtikrintos svarbiausių produktų tiekimo grandinės. Laisvam prekių judėjimui, ypač susidarius nepaprastajai padėčiai ir atsižvelgiant į bendrą interesą, būtina, kad valstybės narės vadovautųsi Gairėmis ir visiškai jas įgyvendintų visuose vidaus sienų kirtimo punktuose. Šiuo dokumentu siekiama padėti valstybėms narėms įgyvendinti Gaires žaliųjų koridorių atžvilgiu. Juo siekiama pradėti bendradarbiavimo procesą visoje ES, kad būtų užtikrinta, kad visi kroviniai, įskaitant svarbiausias prekes, kaip antai maistą ir medicinos reikmenis, bet jomis neapsiribojant, greitai ir nepavėluotai patektų į paskirties vietą.*

— *Siekiant išlaikyti tiekimo grandinių veikimą visoje ES ir užtikrinti prekių bendrosios rinkos veikimą, reikalaujama, kad ten, kur vykdoma arba buvo įvesta vidaus sienų kontrolė, valstybės narės nedelsdamos visiems atitinkamiems transeuropinio transporto tinklo (TEN) vidaus sienų kirtimo punktams ir tiek, kiek manoma būtina, papildomų vidaus sienų kirtimo punktų suteiktų sausumos (kelių ir geležinkelių), jūrų ir oro transporto žaliojo koridoriaus sienos kirtimo punkto statusą.*

— *Visos procedūros, įskaitant visus patikrinimus ir atrankinę transporto sektoriaus darbuotojų sveikatos patikrą, tokių žaliųjų koridorių sienos kirtimo punktuose ties sausumos vidaus sienomis turėtų užtrukti ne ilgiau kaip 15 minučių. Žaliųjų koridorių sienos kirtimo punktai turėtų būti atviri visoms krovininėms transporto priemonėms, kuriomis vežamos bet kokios rūšies prekės.*

— *Valstybės narės turėtų nedelsdamos laikinai sustabdyti savo teritorijoje taikomus visų rūšių kelių prieigos draudimus (draudimą važiuoti savaitgaliais, naktį, atskiriems sektoriams taikomus draudimus ir t. t.) krovininiam kelių transportui ir būtinam laisvam transporto sektoriaus darbuotojų judėjimui.*

— *Transporto sektoriaus darbuotojams, nepriklausomai nuo jų pilietybės ir gyvenamosios vietos, turėtų būti leidžiama kirsti vidaus sienas. Transporto sektoriaus darbuotojams taikomi draudimai, kaip antai keliavimo apribojimai ir privalomas karantinas, turėtų būti panaikinti, nedarant poveikio kompetentingų institucijų teisei imtis proporcingų ir specialiai pritaikytų priemonių siekiant kuo labiau sumažinti viruso plitimo riziką.*

1. COVID-19 protrūkis labai neigiamai paveikė Europos transportą ir susisiekimą. Europos tiekimo grandinė užtikrinama pasitelkiant platų visų transporto rūšių krovininio transporto paslaugų tinklą. Nuolatinės ir nepertraukiamos sausumos, jūrų ir oro krovininio transporto paslaugos strategiškai svarbios visai ES. Tiekimo grandinės, grindžiamos sausumos transportu, ypač kelių transportu, kuris šiuo metu sudaro 75 proc. viso krovinių transporto, buvo itin stipriai paveiktos įvedus įvažiavimo draudimus ties sausumos vidaus sienomis ir (arba) draudimus profesionaliems vairuotojams įvažiuoti į tam tikras valstybes nares. Pastarosiomis dienomis laukimo ties tam tikromis vidaus sienomis laikas viršijo 24 valandas, net ir vežant medicinos reikmenis.

([1]) https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20200316_covid-19-guidelines-for-border-management.pdf

2. Šiuo komunikatu valstybės narės raginamos visiškai įgyvendinti Sienų valdymo priemonių gaires visoms ES vidaus krovininio transporto rūšims ([2]) ir valstybėms narėms pateikiamos konkrečios papildomos rekomendacijos, kaip įgyvendinti tų gairių 1–6, 8, 10, 11, 19 ir 22 punktus. Juo valstybės narės raginamos imtis būtinų veiklos ir organizacinių priemonių, suprantant, kad šios išskirtinės priemonės bus laikinos ir taikomos tol, kol bus sustabdytas koronaviruso plitimas.

1. **Nepertraukiamų srautų TEN-T tinkle užtikrinimas**

3. **Transeuropinis transporto tinklas** ([3]), kurį sudaro svarbiausios kelių, geležinkelių ir vidaus vandenų jungiamosios linijos ir kuris apima uostus, oro uostus ir daugiarūšio transporto terminalus, vaidina esminį vaidmenį užtikrinant prekių apyvartą. Siekiant užtikrinti veiksmingą sanitarinį atsaką į pandemiją, įtikinti gyventojus, kad tiekimas bus užtikrintas, ir kuo labiau sumažinti viruso poveikį ekonomikai, itin svarbu užtikrinti sklandų visų prekių judėjimą šiuo tinklu.

4. **Valstybės narės turėtų nedelsdamos imtis šių priemonių, kad užtikrintų netrukdomą prekių vežimą visame TEN-T tinkle.**

5. **Visoms krovininėms transporto priemonėms ir vairuotojams turėtų būti taikomas nediskriminavimo principas,** nepriklausomai nuo jų kilmės ar paskirties vietos, transporto priemonės registracijos šalies ar vairuotojo pilietybės. Valstybės narės neturėtų skirti transporto priemonių, vežančių prekes, skirtas naudoti jų teritorijoje, nuo tų, kurios tik pervažiuoja ją tranzitu.

6. Ten, kur vykdoma arba buvo įvesta vidaus sienų kontrolė, valstybės narės raginamos atitinkamiems TEN-T vidaus sienų kirtimo punktams ([4]), taip pat papildomiems pagrindiniams sienų kirtimo punktams (tiek, kiek reikia) suteikti **žaliojo koridoriaus sienos kirtimo punkto** statusą.

7. Šių žaliojo koridoriaus sienos kirtimo punktų pervažiavimas, įskaitant visus patikrinimus ir atrankinę sveikatos patikrą, **turi užtrukti ne ilgiau kaip 15 minučių**. Jei TEN-T tinklo sienų kirtimo punktai yra perpildyti, turėtų būti atidaryti papildomi sienos kirtimo punktai, skirti vien prekėms pervežti. Jie turi būti kuo arčiau TEN-T tinklo sienos kirtimo punktų.

8. **Žaliojo koridoriaus sienos kirtimo punktai turėtų būti atviri visoms krovininėms transporto priemonėms**, įskaitant visas sunkiąsias ir lengvąsias krovinines transporto priemones, ir, kai taikoma, traukiniams ir laivam

9. Komisija pripažįsta, kad kai kurios valstybės narės per šią krizę pageidauja teikti pirmenybę tam tikrų rūšių krovinių vežimui. Tačiau, atsižvelgiant į tiekimo grandinių sudėtingumą ir būtinybę užtikrinti laisvą visų prekių apyvartą, **bet kokias prekes vežančioms transporto priemonėms turėtų būti galima važiuoti per žaliojo koridoriaus sienos kirtimo punktus.** Komisija pasirengusi prireikus išnagrinėti, ar reikia papildomų priemonių, kad pirmenybė būtų teikiama tam tikrų kategorijų prekėms, pasinaudojant geriausia nacionaline praktika, tačiau pabrėžia, kad valstybės narės turėtų dėti visas pastangas siekdamos užtikrinti *visų* prekių judėjimą. Avarinės pagalbos tarnybų transporto priemonėms visada turėtų būti teikiama pirmenybė.

10. Žaliojo koridoriaus sienos kirtimo punktuose **procedūros turėtų būti kuo labiau sumažintos ir supaprastintos**, apsiribojant tik tuo, kas griežtai būtina. Krovininių transporto priemonių vairuotojų neturėtų būti reikalaujama pateikti jokių dokumentų, išskyrus tapatybės dokumentą ir vairuotojo pažymėjimą ir, jei reikia, savo darbdavio išduotą standartinės formos raštą (3 priedas). Dokumentų pateikimas / parodymas elektroninėmis priemonėmis turėtų būti laikomas pakankamu.

([2]) Šiame komunikate išdėstyti principai dėl prekių vežimo *mutatis mutandis* taikomi atliekų vežimui pagal 2006 m. birželio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1013/2006 dėl atliekų vežimo (OL L 190, 2006 7 1, p. 1).

([3]) https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html

([4]) Žr. nuorodą 1 priede ir internete: TEN-T tinklo kelių vidaus sienų kirtimo punktai.

11. **Atrankinė sveikatos patikragali būti atliekama prieš vidaus sieną arba už jos**, priklausomai nuo turimos infrastruktūros, siekiant užtikrinti, kad eismas išliktų sklandus. Valstybės narės turėtų koordinuotai atlikti atrankinę sveikatos patikrą tik vienoje sienos pusėje, kad būtų išvengta dubliavimosi ir laukimo laiko. Iš esmės atrankinė sveikatos patikra turėtų būti grindžiama kūno temperatūros matavimu elektroninėmis priemonėmis, nebent atsirastų ne mažiau sparčių, bet veiksmingesnių metodų.

12. **Kitų dokumentų ir krovinių patikrinimų**, pavyzdžiui, patikrinimų kelyje, skaičius turėtų būti sumažintas iki minimumo ir neviršyti įprasto jų skaičiaus, kad būtų užtikrintas laisvas prekių judėjimas ir išvengta papildomo vėlavimo.

13. **Patikrinimai ir atrankinė sveikatos patikra** turėtų būti atliekami taip, kad būtų kuo mažiau vėluojama, todėl neturėtų būti reikalaujama, kad vairuotojai išliptų iš transporto priemonės.

14. **Nacionaliniai informacijos centrai**, įsteigti po kovo 18 d. įvykusios transporto ministrų telefoninės konferencijos, turėtų dirbti išvien, kad užtikrintų veiksmingą žaliojo koridoriaus sienos kirtimo punktų veikimą. Komisija sukūrė platformą, kurioje teikiama informacija apie transporto srities kovos su krize priemones, kurių ėmėsi valstybės narės ([5]).

15. Kalbant apie Jungtinę Karalystę, kuri iki pereinamojo laikotarpio pabaigos laikoma ES nare, taip pat kaimynines ES nepriklausančias šalis, EEE nares, Šveicariją, Vakarų Balkanų šalis ir ekonomikas, taip pat bendradarbiavimą su Sąjungos civilinės saugos mechanizmo veikloje dalyvaujančiomis šalimis, visų pirma tomis, kurios yra išplėstame TEN-T tinkle, atitinkamos nacionalinės valdžios institucijos raginamos glaudžiai bendradarbiauti su ES informacijos centrų tinklu. Tai labai svarbu siekiant visiškai suderinti visas reikiamas procedūras, kad būtų užtikrintas visų į šias šalis vežamų ir tranzitu iš vienos ES dalies (arba šios platesnės šalių grupės) į kitą vežamų prekių srautas. Komisija taip pat glaudžiai bendradarbiaus su Transporto bendrijos nuolatiniu sekretoriatu, kad palengvintų priemonių koordinavimą ir įgyvendinimą Europos Sąjungoje ir šešiose Vakarų Balkanų šalyse. Nedarant poveikio specialiajai prekių ar transporto sektoriaus darbuotojų, kurie nuolat kerta bendrosios rinkos, muitų sąjungos ar Šengeno erdvės išorės sienas, kontrolei, valstybės narės prie tokių išorės sienų turėtų kuo labiau vadovautis šiame komunikate išdėstytomis įgyvendinimo gairėmis.

16. Valstybės narės turėtų visose savo teritorijose **laikinai sustabdyti visų rūšių važiavimo apribojimų** (draudimus važiuoti savaitgalį, naktį, atskiriems sektoriams taikomus draudimus ir t. t.) taikymą krovinių vežimui. Laikinas šių vairavimo apribojimų taikymo sustabdymas padidintų eismo pralaidumą.

17. Valstybės narės turėtų užtikrinti tinkamas sanitarines sąlygas ir maisto atsargas ir (arba) maitinimo paslaugas pagrindiniais transporto maršrutais važiuojantiems transporto sektoriaus darbuotojams. Kadangi tikėtina, kad palei maršrutus apgyvendinimo vietų nebus, ir siekiant apriboti užkrato poveikį, valstybės narės turėtų pagal Reglamento (EB) Nr. 561/2006 ([6]) 14 straipsnį apsvarstyti galimybę skubiai sustabdyti draudimo transporto sektoriaus darbuotojams poilsio laiką praleisti transporto priemonių kabinose taikymą. Jei problemos tebesitęs ir praėjus 30 dienų, Komisija patenkins valstybių narių prašymus leisti pratęsti tokių išimčių taikymą.

18. Komisija ragina valstybes nares sukurti saugius **tranzito koridorius**, kad privatūs vairuotojai ir jų keleiviai, pavyzdžiui, sveikatos priežiūros ir transporto sektoriaus darbuotojai, taip pat visi ES piliečiai, kurie yra repatrijuojami, neatsižvelgiant į jų pilietybę, galėtų pirmumo tvarka važiuoti per šalį kiekviena reikiama kryptimi palei TEN-T tinklą, kartu atsižvelgiant į būtinybę griežtai likti nustatytame maršrute ir daryti būtinas minimalias poilsio pertraukas. Valstybės narės taip pat turėtų užtikrinti, kad jose veiktų bent vienas oro uostas, kad būtų galima vykdyti repatriacijos ir tarptautinius pagalbos skrydžius.

([5]) https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en; kreipkitės EU-COVID-TRANSPORT@ec.europa.eu

([6]) 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85, OL L 102, 2006 4 11, p. 1.

2. **Geriau pritaikytas transporto sektoriaus darbuotojams skirtų taisyklių taikymas**

19. Siekdamos išlaikyti pagrindinius transporto srautus, valstybės narės taip pat turėtų imtis veiksmų, kad užtikrintų visų darbuotojų, dalyvaujančių visų rūšių tarptautinio vežimo veikloje, pvz., vairuotojų, jūrininkų, pilotų, įgulos, vagonų inspektorių, techninės priežiūros darbuotojų ir kt., laisvą judėjimą Europos Sąjungoje.

20. Visų pirma **turėtų būti atsisakyta tokių taisyklių, kaip keliavimo apribojimai ir privalomas karantinas transporto sektoriaus darbuotojams, kuriems simptomai nepasireiškė**, nedarant poveikio kompetentingų institucijų teisei imtis proporcingų ir specialiai pritaikytų priemonių siekiant kuo labiau sumažinti viruso plitimo riziką. Pavyzdžiui, valstybės narės turėtų atsisakyti reikalavimų įpareigoti transporto sektoriaus darbuotojus per patikrinimą pateikti gydytojo pažymą, įrodančią, kad jie yra sveiki. Tokie prašymai būtų neproporcingi ir ribotos vertės, atsižvelgiant į besimptomės infekcijos galimybę jau po to, kai buvo išduota tokia pažyma, ir į tai, kad galimybė kreiptis į gydytojus jau yra apribota dėl COVID-19 protrūkio.

21. Darbuotojams neturėtų būti kliudoma kirsti vidaus sieną, kad jie galėtų vykdyti savo transporto funkcijas: **tarptautiniu mastu pripažinti profesinės kompetencijos pažymėjimai turėtų būti laikomi pakankamais įrodyti, kad darbuotojas vykdo veiklą tarptautinio vežimo srityje**. Covid-19 protrūkio metu šie pažymėjimai turėtų laikinai būti laikomi galiojančiais pagrįstą laikotarpį po jų galiojimo pabaigos.

22. Prireikus, pavyzdžiui, jei neturima tarptautiniu mastu pripažinto profesinės kompetencijos pažymėjimo (pvz., furgonų vairuotojų) arba jei pažymėjimo galiojimas baigėsi, valstybės narės gali reikalauti, kad darbuotojo darbdavys pateiktų laišką, kuriame nurodytų jo kvalifikaciją kartu su atitinkamais identifikavimo dokumentais, kad jis galėtų kirsti vidaus sieną vykdydamas savo profesinę veiklą. Komisija padeda vykdyti šį procesą pateikdama standartinį rašto šabloną (3 priedas).

23. Jei nacionalinės valdžios institucijos mano, kad transporto sektoriaus darbuotojų atrankinė sveikatos patikra reikalinga, ji iš esmės turėtų būti grindžiama kūno temperatūros matavimu elektroninėmis priemonėmis. Paprastai vairuotojų temperatūra neturėtų būti tikrinama dažniau nei tris kartus per dieną. Jei transporto sektoriaus darbuotojas karščiuoja ir sienos apsaugos institucijos mano, kad jam neturėtų būti leidžiama tęsti kelionės, jam turėtų būti suteikta galimybė gauti tinkamas sveikatos priežiūros paslaugas. Atitinkama valstybė narė turėtų suteikti tinkamas patalpas laikinam transporto priemonių saugojimui, kol atvyks pakaitiniai vairuotojai.

24. Komisija taip pat rekomenduoja imtis griežtesnių higienos užtikrinimo priemonių oro uostuose, uostuose, geležinkelio stotyse ir kituose sausumos transporto mazguose. Taip pat reikėtų apsvarstyti galimybę transporto mazguose paskirti svarbiausius darbuotojus ir numatyti priemones dezinfekavimui užtikrinti ir kitas priemones. Reikėtų laikytis rekomendacijų (pvz., nurodytų 2 priede), kaip užtikrinti transporto sektoriaus darbuotojų saugą.

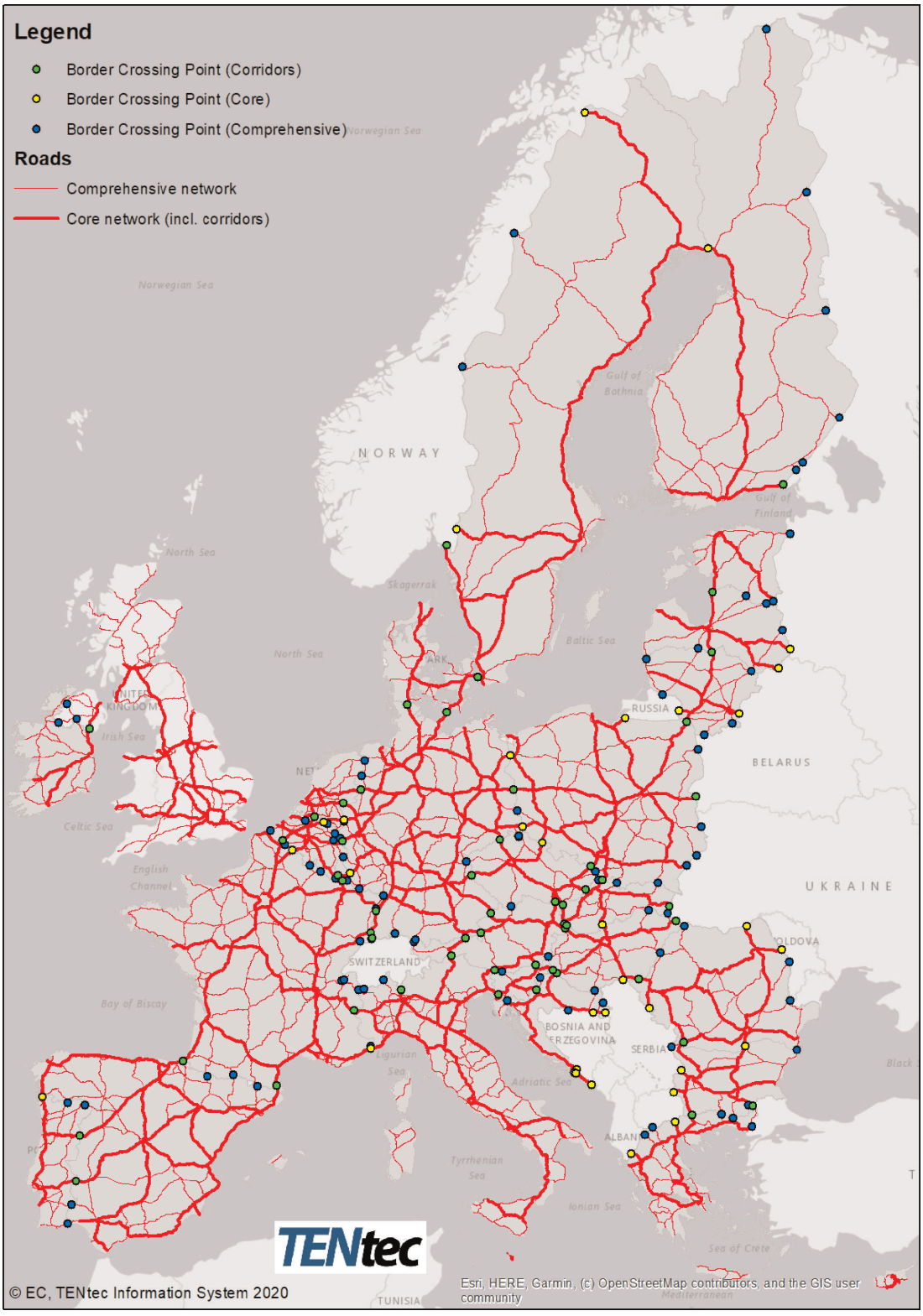
25. Siekiant užtikrinti nenutrūkstamą prekių ir medžiagų, visų pirma šviežio maisto ir būtiniausių maisto produktų, gyvų gyvūnų ir pašarų, žemės ūkio gamybos žaliavų, vaistų, įskaitant veterinarinius vaistus, asmeninės apsaugos priemonių ir medžiagų, gautų iš žmogaus, taip pat pramoninių žaliavų, skirtų gamybai ir šių procesų techninei priežiūrai, srautą, transporto sektoriaus darbuotojai ir visų transporto rūšių ypatingos svarbos ir esminių tiekimo grandinės paslaugų teikėjai turėtų būti laikomi viena iš prioritetinių grupių platinant ir skirstant (po to, kai patenkinami grynai medicininiai poreikiai) asmenines apsaugos priemones, pvz., dezinfekavimo produktus ir pirštines.

26. Valstybės narės turėtų bendradarbiauti siekdamos palengvinti transporto sektoriaus darbuotojų, kurių darbo sutartys nutrauktos, repatriaciją ir suteikti jiems visą reikalingą pagalbą, kad jie galėtų grįžti namo.

27. Visi minėti principai turėtų būti taikomi ir trečiųjų šalių piliečiams, jei jie yra būtini siekiant užtikrinti laisvą krovinių judėjimą Europos Sąjungoje ir į ją.

1 PRIEDAS.

TEN-T tinklo kelių sienų perėjimo punktai*



* Paaiškinimai: žalia spalva žymimas sienos perėjimo punktas koridoriuose, geltona – sienos perėjimo punktas pagrindiniame tinkle, mėlyna – sienos perėjimo punktas visuotiniame tinkle; plona raudona linija žymimas visuotinis tinklas, stora raudona linija – pagrindinis tinklas (įskaitant koridorius).

2 PRIEDAS.

rekomendacijos vairuotojams ir atitinkamoms transporto įmonėms bei kompetentingoms valdžios institucijoms, susijusioms su krovinių vežimu prasidėjus covid-19 protrūkiui

Šiomis rekomendacijomis nedaromas poveikis būtinybei laikytis konkrečių higienos, socialinio atskyrimo ar kitų taisyklių, kurias savo teritorijose taiko nacionalinės valdžios institucijos.

— turėtų būti laikomasi socialinio atskyrimo reikalavimo ir vairuotojai turėtų kiek įmanoma vengti socialinių kontaktų išlipdami iš sunkvežimio kabinos.

— darbdaviai turėtų parūpinti vairuotojams dezinfekcinio gelio ir muilo.

— darbdaviai turėtų informuoti vairuotojus apie šio priedo rekomendacijas.

— turėtų būti skatinama naudoti skaitmeninius dokumentus ir darbdaviai, žinodami, kad tam tikrų dokumentų gali reikėti pakrovimo / iškrovimo punktuose, turėtų siekti kiek įmanoma išsiųsti tuos dokumentus įmonėms iš anksto.

— kai socialinių kontaktų negalima išvengti, vairuotojai turėtų dėvėti tinkamas apsaugos priemones, pvz., pirštines.

— prieš sunkvežimį vairuojant naujam vairuotojui ar transporto centro darbuotojui ar kitais naujo naudojimo atvejais sunkvežimio kabina turėtų būti dezinfekuota.

Pakrovimo ir iškrovimo vietose

— pakrovimo ir iškrovimo vietose vairuotojai, kiek įmanoma, turėtų likti sunkvežimio kabinoje.

— pakrovimo ir iškrovimo darbus turėtų atlikti, kiek įmanoma, prekes gaunančios / siunčiančios įmonės vietos darbuotojai. Kai reikalaujama, kad vairuotojai prižiūrėtų šią veiklą, nuo kitų darbuotojų jie turėtų būti ne arčiau nei mažiausiu saugiu atstumu ir dėvėti turimas apsaugos priemones, pavyzdžiui, pirštines.

— jei įmanoma, visus su vežimo operacija susijusius dokumentus įmonė turėtų siųsti elektroniniu būdu iš anksto. Jei iškrovimo ar pakrovimo vietose keičiamasi fiziniais dokumentais, vairuotojams ir darbuotojams rekomenduojama dėvėti pirštines, naudoti antibakterinį rankų gelį arba po to iš karto nusiplauti rankas su muilu ir vandeniu.

Pertraukos ir poilsio laikas

— per pertraukas ir poilsio laiką keliuose vairuotojai turėtų laikytis socialinio atskyrimo rekomendacijų, t. Y. Vengti glaudžių kontaktų su kitais žmonėmis (vairuotojais, stovėjimo aikštelių darbuotojais ir pan.).

— kiek įmanoma, valgyti reikėtų lauke atokiai nuo kitų žmonių arba sunkvežimio kabinoje. Kai sustojimo vietoje teikiamos maitinimo paslaugos, rekomenduojama nevalgyti restorane arba kavinėje, bet užsakyti maistą išsinešti, kad jį būtų galima valgyti atokiai nuo kitų žmonių.

Patikrinimo pasienyje metu ir laukiant eilėse pasienyje

— paprastai neturėtų būti reikalaujama, kad atliekant patikrinimą vairuotojai išliptų iš savo sunkvežimio kabinos.

— per dokumentų patikrą popieriniais dokumentais turėtų būti keičiamasi laikantis minimalaus saugaus atstumo. Kai užpildyti dokumentus turi vairuotojai, nacionaliniai patikrą atliekantys pareigūnai turėtų leisti vairuotojams juos užpildyti sunkvežimio kabinoje.

— Jei keičiamasi fiziniais dokumentais arba jie tikrinami, rekomenduojama naudoti antibakterinį rankų gelį arba, kai įmanoma, rankas nusiplauti su vandeniu ir muilu. Rekomenduojama, kad vairuotojai ir darbuotojai mūvėtų pirštines, naudotų antibakterinį rankų gelį arba iš karto po to nusiplautų rankas su muilu ir vandeniu.

3 PRIEDAS.

Tarptautinio transporto darbuotojų pažymėjimo šablonas



Tarptautinio transporto darbuotojų pažymėjimas

Patvirtinama, kad šis asmuo:

Vardas ir pavardė:

Gimimo data:

Gyvenamoji vieta:

vykdo tarptautinio vežimo veiklą kaip *

☐ sunkiasvorės krovininės transporto priemonės vairuotojas

☐ autobuso vairuotojas

☐ viešojo transporto orlaivio įgulos narys

☐ traukinio mašinistas

☐ traukinio ekipažo narys

☐ vagono inspektorius

☐ laivo kapitonas / laivavedys

☐ laivo įgulos narys

☐ kelių administracijos darbuotojas

☐ transporto priemonės, skirtos vežti ne daugiau kaip 9 asmenis, vairuotojas, kuris veža vienos iš pirmiau nurodytų kategorijų asmenis į darbo vietą arba iš jos arba važiuoja be keleivių jų paimti ir kuris yra to paties darbdavio darbuotojas

** Pažymėti kryžiuku*

Vieta, data:

Įmonės / biuro / organizacijos vardu *(vardas, pavardė ir parašas):*