



Saturs

IV *Paziņojumi*

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI

Eiropas Komisija

2020/C 96 I/01

Komisijas Paziņojums par zaļo joslu ieviešanu atbilstoši Vadlīnijām par robežu pārvaldības pasākumiem veselības aizsardzībai un preču un pamatpakalpojumu pieejamības nodrošināšanai 1

IV

(Paziņojumi)

EIROPAS SAVIENĪBAS IESTĀŽU UN STRUKTŪRU SNIEGTI PAZIŅOJUMI

EIROPAS KOMISIJA

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

par zaļo joslu ieviešanu atbilstoši Vadlīnijām par robežu pārvaldības pasākumiem veselības aizsardzībai un preču un pamatpakalpojumu pieejamības nodrošināšanai

(2020/C 96 I/01)

Kopsavilkums

- Vadlīnijās par robežu pārvaldības pasākumiem veselības aizsardzībai un preču un pamatpakalpojumu pieejamības nodrošināšanai ⁽¹⁾, ko Eiropas Komisija pieņēma 2020. gada 16. martā, ir uzsvērts princips, ka visām ES iekšējām robežām būtu jāpaliek atvērtām kravas transportam un ka ir jāgarantē pirmās nepieciešamības preču piegādes ķēdes darbība. Brīvai preču aprītei, jo īpaši ārkārtas apstākļos un sabiedrības interesēs, ir nepieciešams, ka dalībvalstis vadlīnijas ievēro un pilnībā īsteno visās iekšējo robežu šķērsošanas vietās. Šis dokuments ir izstrādāts, lai palīdzētu dalībvalstīm īstenot vadlīnijas par zaļajām joslām. Ar šo dokumentu ir iecerēts veicināt sadarbību visā ES, lai nodrošinātu, ka visas kravas, ieskaitot, bet ne tikai, tādas pirmās nepieciešamības preces kā pārtiku un medicīnas preces, ātri un bez kavēšanās nonāk galamērķī.
 - Lai visā ES saglabātu piegādes ķēžu darbību un nodrošinātu preču vienotā tirgus funkcionēšanu, ja pastāv iekšējā robežkontrole vai ja tā ir ieviesta, dalībvalstīm nekavējoties visas Eiropas transporta tīkla (TEN-T) iekšējo robežu šķērsošanas vietas un vajadzības gadījumā arī citas iekšējo robežu šķērsošanas vietas ir jānosaka par “zaļās joslas” robežšķērsošanas vietām gan sauszemes (autoceļu un dzelzceļa), gan jūras, gan gaisa transportam.
 - Iekšējo sauszemes robežu šķērsošanai šajās “zaļās joslas” robežšķērsošanas vietās, ieskaitot visas transporta darbinieku pārbaudes un veselības skrīningu, nevajadzētu ilgt vairāk kā 15 minūtes. “Zaļās joslas” robežšķērsošanas vietām būtu jāatver visiem kravas transportlīdzekļiem, kas pārvadā jebkāda veida preces.
 - Dalībvalstīm būtu nekavējoties jārīkojas, lai savā teritorijā uz laiku atceltu visu veidu piekļuves ierobežojumus autoceļiem (aizliegumi nedēļas nogalēs, aizliegumi naktīs, sektorāli aizliegumi utt.), kas noteikti kravu autopārvadājumiem un nepieciešamai transporta darbinieku pārvietošanās brīvībai.
 - Būtu jāatļauj transporta darbiniekiem neatkarīgi no valstspiederības un dzīvesvietas šķērsot iekšējās robežas. Tādi ierobežojumi kā transporta darbinieku ceļošanas ierobežojumi un obligātā karantīna būtu jāatceļ, neierobežojot kompetento iestāžu spēju veikt proporcionālus un īpaši pielāgotus pasākumus inficēšanās riska mazināšanai.
1. Covid-19 uzliesmojumam ir ļoti graujoša ietekme uz Eiropas transporta nozari un mobilitāti. Eiropas piegādes ķēdes tiek uzturētas, izmantojot plašu kravu pārvadājumu pakalpojumu tīklu, kas ietver visus transporta veidus. Nepārtraukti sauszemes, jūras un gaisa kravu pārvadājumu pakalpojumi ir stratēģiski svarīgi visai ES. Pēc tam kad uz iekšējām sauszemes robežām tika ieviesti iebraukšanas aizliegumi un/vai noteikti ierobežojumi profesionālo vadītāju piekļuvei konkrētām dalībvalstīm, īpaši smagi tika ietekmētas no sauszemes transporta, jo īpaši autotransporta, atkarīgās piegādes ķēdes, kuras šobrīd nodrošina 75 % kravu pārvadājumu. Pēdējās dienās pat medicīnas precēm gaidīšanas laiks uz dažām iekšējām ES robežām bija ilgāks nekā 24 stundas.

(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. Ar šo paziņojumu dalībvalstis tiek mudinātas pilnībā ieviest vadlīnijas par robežu pārvaldību attiecībā uz visiem ES iekšējiem kravu pārvadājumiem ^(?) un dalībvalstīm tiek sniegti papildu norādījumi par to, kā īstenot minēto vadlīniju 1.–6., 8., 10., 11., 19. un 22. punktu. Dalībvalstis tiek aicinātas veikt nepieciešamos operatīvos un organizatoriskos pasākumus, pieņemot, ka šādi ārkārtas pasākumi būs īslaicīgi uz koronavīrusa ierobežošanai vajadzīgo laiku.

1. Nepārtrauktas plūsmas nodrošināšana TEN-T tīklā

3. **Eiropas transporta tīklam** ^(?), kuru veido vissvarīgākās autotransporta, dzelzceļa un iekšzemes ūdensceļu maģistrāles un kurā ir integrētas ostas, lidostas un multimodālie termināļi, ir būtiska nozīme preču aprites nodrošināšanā. Visu preču nepārtrauktas plūsmas nodrošināšana ir svarīga, lai saistībā ar pandēmiju nodrošinātu iedarbīgus sanitāros pasākumus, pārliecinātu iedzīvotājus, ka piegādes tiks nodrošinātas, un mazinātu vīrusa ietekmi uz ekonomiku.
4. **Lai visā TEN-T tīklā nodrošinātu netraucētus preču pārvadājumus, dalībvalstīm nekavējoties būtu jāīsteno šādi pasākumi.**
5. **Nediskriminējoša attieksme pret visiem kravu transportlīdzekļiem un vadītājiem** neatkarīgi no transportlīdzekļa izbaukšanas vietas, galamērķa vai reģistrācijas valsts un no vadītāja valstspiederības. Dalībvalstīm nevajadzētu nošķirt transportlīdzekļus, ar kuriem pārvadā preces, kuras paredzētas izmantošanai tās teritorijā un kuras ved tranzītā.
6. Ja pastāv vai ir ieviesta iekšējā robežkontrole, dalībvalstis tiek aicinātas attiecīgās TEN-T iekšējās robežšķērsošanas vietas ⁽⁴⁾, kā arī (pēc vajadzības) svarīgas papildu šķērsošanas vietas nozīmēt par **“zaļās joslas” robežšķērsošanas vietām**.
7. Kustībai caur šīm “zaļās joslas” robežšķērsošanas vietām **nevajadzētu pārsniegt 15 minūtes** (ieskaitot visas pārbaudes un skrīningus). Ja TEN-T robežšķērsošanas vietas ir pilnīgi noslogotas, būtu jāatver papildu robežšķērsošanas vietas. Tām būtu jāatrodas iespējami tuvu TEN-T robežšķērsošanas vietām.
8. “Zaļās joslas” robežšķērsošanas vietām vajadzētu būt atvērtām visiem kravas transportlīdzekļiem (arī visiem gan lielas, gan mazas noslodzes transportlīdzekļiem) un attiecīgā gadījumā vilcieniem un kuģiem.
9. Komisija apzinās, ka dažas dalībvalstis šīs krīzes laikā varētu vēlēties prioritizēt noteiktu veidu kravu. Tomēr, ņemot vērā piegādes ķēžu sarežģītību un vajadzību nodrošināt brīvu visu preču apriti, iespējai izmantot “zaļās joslas” robežšķērsošanas vietas vajadzētu būt visiem **transportlīdzekļiem, kas pārvadā kādas preces**. Komisija ir gatava vajadzības gadījumā lemt, vai vajadzīgi vēl citi pasākumi konkrētu kategoriju preču prioritizēšanai, par pamatu ņemot arī valsts līmeņa paraugpraksi, bet uzsver, ka dalībvalstīm jādara viss iespējamais, lai turpinātos visu preču kustība. Prioritāte vienmēr jādod neatliekamās palīdzības transportam.
10. “Zaļās joslas” robežšķērsošanas vietās **procedūras vajadzētu minimalizēt un racionalizēt**, paturot tikai pašu nepieciešamāko. Kravas transportlīdzekļu vadītājiem nevajadzētu prasīt uzrādīt nekādus dokumentus, izņemot personu apliecinošu dokumentu un vadītāja apliecību un (vajadzības gadījumā) darba devēja izdotu standarta parauga vēstuli (3. pielikums). Par pietiekamu vajadzētu uzskatīt dokumentu elektronisku iesniegšanu/uzrādīšanu.

^(?) Ar preču pārvadāšanu saistītie principi šajā paziņojumā pēc analogijas attiecas arī uz atkritumu sūtījumiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 14. jūnija Regulu (EK) Nr. 1013/2006 par atkritumu sūtījumiem (OV L 190, 1.7.2006., 1. lpp.).

^(?) <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html>

⁽⁴⁾ Sīkāk sk. 1. pielikumā un tiešsaistē: TEN-T iekšējās robežas šķērsošanas vietas uz autoceļiem.

11. Lai nodrošinātu netraucētu satiksmi, **veselības skrīningu** atkarībā no pieejamās infrastruktūras **var veikt vai nu pirms robežas šķērsošanas, vai pēc tās**. Lai pasākumi nepārkātos un robežas šķērsošanai nebūtu jāgaida, dalībvalstīm vajadzētu koordinēties un veselības skrīningu veikt tikai vienā robežas pusē. Principā veselības skrīninga pamatā vajadzētu būt elektroniskam ķermeņa temperatūras mērījumam, ja vien neklūst pieejamas tikpat ātras, bet rezultatīvākas metodes.
12. Lai nodrošinātu brīvu preču plūsmu un izvairītos no papildu aizkavējumiem, līdz minimumam jāsamazina **citas dokumentu un kravas pārbaudes**, piemēram, pārbaudes uz ceļiem, un tās nevajadzētu veikt biežāk nekā parasti.
13. **Pārbaudes un veselības skrīnings** veicams tā, lai aizkavēšanās būtu minimāla un līdz ar to vadītājiem nebūtu vajadzības transportlīdzekli atstāt.
14. **Valstu kontaktpunktiem**, kas izveidoti pēc transporta ministru 18. marta telekonferences, būtu jāsadarbojas, lai nodrošinātu sekmīgu "zaļās joslas" robežšķērsošanas vietu darbību. Komisija ir izveidojusi platformu informēšanai par relevantajiem dalībvalstu krīzes transporta pasākumiem ⁽⁹⁾.
15. Kas attiecas uz Apvienoto Karalisti, kas līdz pārejas perioda beigām tiek pielīdzināta ES dalībvalstīm, kā arī kaimiņvalstīm, kas nav ES dalībvalstis, EEZ dalībvalstīm, Šveici, Rietumbalkānu valstīm un tautsaimniecībām, kā arī sadarbību ar valstīm, kas piedalās Savienības civilās aizsardzības mehānismā, it sevišķi tām, kas iekļautas paplašinātajā TEN-T, attiecīgo valstu iestādes tiek aicinātas cieši sadarboties ar ES kontaktpunktu tīklu. Tas ir katrā ziņā vajadzīgs, lai varētu pilnīgi saskaņot vajadzīgās procedūras visu preču plūsmas nodrošināšanai gan uz šīm valstīm, gan tranzītā no vienas ES (vai šīs lielākās valstu grupas) daļas uz citu. Komisija turklāt cieši sadarboties ar Transporta kopienas pastāvīgo sekretariātu, lai atvieglotu starp ES un Rietumbalkānu sešnieka valstīm veicamo pasākumu koordinēšanu un īstenošanu. Neskarot tādas konkrētas preču vai transporta darbinieku kontroles, kas pēc būtības un parasti saistītas ar vienotā tirgus, muitas savienības vai Šengenas zonas ārējo robežu šķērsošanu, dalībvalstīm, ciktāl iespējams, uz šādām ārējām robežām jāpiemēro šajā paziņojumā izklāstītie īstenošanas norādījumi.
16. Dalībvalstīm visā savā teritorijā uz laiku **jāaptur visu veidu braukšanas ierobežojumi** (aizliegumi braukt nedēļu nogalēs, naktīs, sektorāli aizliegumi utt.), kas piemērojami kravas transportam. Šo braukšanas aizliegumu apturēšana palīdzēs veicināt netraucētu satiksmes plūsmu.
17. Dalībvalstīm galvenajos transporta maršrutos būtu transporta darbiniekiem jānodrošina pienācīgu sanitāro telpu pieejamība un nodrošinājums ar pārtiku / ēdināšana. Tā kā maršrutos varētu nebūt pieejamas izmitināšanas vietas un ir nolūks ierobežot inficēšanās risku, dalībvalstīm jāapsver iespēja nekavējoties apturēt transporta darbiniekiem piemērojamo aizliegumu atpūtas laiku pavadīt transportlīdzekļa kabīnē, kā paredz Regulas (EK) Nr. 561/2006 ⁽⁶⁾ 14. pants. Ja periods pārsniedz 30 dienas, Komisija, ņemot vērā pastāvošās problēmas, dalībvalstu pieprasījumus pagarināt šādu izņēmumu termiņu skatīs pozitīvā gaismā.
18. Komisija mudina dalībvalstis izveidot drošus **tranzīta koridorus**, kas privātiem transportlīdzekļu vadītājiem un viņu pasažieriem, piemēram, veselības aprūpes un transporta darbiniekiem, kā arī visiem ES pilsoņiem, kurus repatriē, neatkarīgi no viņu valstspiederības ļauj prioritārā kārtā šķērsot valsti vajadzīgajā virzienā TEN-T tīklā, vienlaikus ievērojot nenovirzīšanos no norādītā maršruta un nepieciešamos minimālos atpūtas pārtraukumus. Dalībvalstīm būtu arī jānodrošina, ka tām ir vismaz viena lidosta, kas nodrošina repatriācijas un starptautiskos palīdzības lidojumus.

⁽⁹⁾ https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en; kontaktadrese: EU-COVID-TRANSPORT@ec.europa.eu.

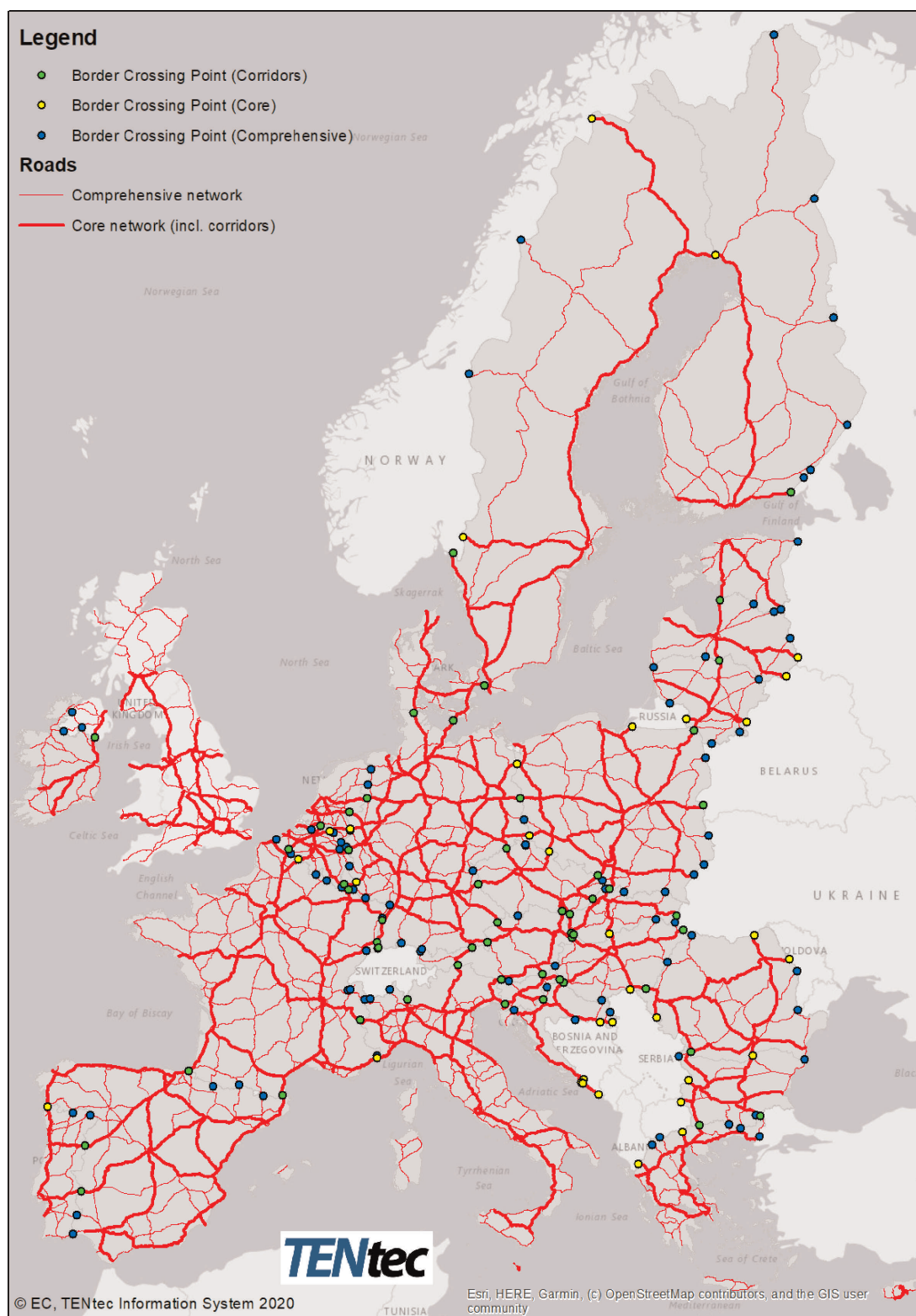
⁽⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.).

2. Labāk pielāgota noteikumu piemērošana transporta darbiniekiem

19. Saistībā ar vispārējiem centieniem saglabāt būtiski svarīgo transporta plūsmu kustību dalībvalstīm būtu arī jāveic pasākumi, kas visos transporta veidos nodrošina visu starptautiskajos pārvadājumos iesaistīto darbinieku, piemēram, transportlīdzekļa vadītāju, jūrnieku, pilotu, apkalpes locekļu, vagonu inspektoru, tehniskās apkopes darbinieku u. c., brīvu pārvietošanos Eiropas Savienībā.
 20. Būtu jāatceļ **tādi noteikumi kā ceļošanas ierobežojumi un obligāta karantīna transporta darbiniekiem, kuriem nav simptomu**, neskarot kompetento iestāžu tiesības veikt samērīgus un īpaši pielāgotus pasākumus inficēšanās riska mazināšanai. Piemēram, dalībvalstīm būtu jāatsakās no prasības noteikt par pienākumu transporta darbiniekiem, kuriem nav simptomu, inspekcijas vajadzībām sagatavot ārsta izziņu, kas apliecina viņu veselības stāvokli. Šādas prasības būtu nesamērīgas un ar ierobežotu vērtību, ņemot vērā asimptomātiskas inficēšanās iespējamību pēc tam, kad izziņa izsniegta, un to, ka Covid-19 uzliesmojuma dēļ piekļuve ārstiem jau ir ierobežota.
 21. Nevajadzētu darbiniekiem liegt šķērsot iekšējo robežu nolūkā veikt transporta uzdevumus: **starptautiski atzīti profesionālās kompetences sertifikāti būtu jāuzskata par pietiekamu apliecinājumu tam, ka darbinieks veic starptautiskos pārvadājumus**. Covid-19 uzliesmojuma laikā šie sertifikāti uz laiku būtu jāuzskata par derīgiem samērīgā laikposmā pēc to derīguma termiņa beigām.
 22. Lai profesionālo pienākumu izpildes nolūkā ļautu šķērsot iekšējo robežu, vajadzības gadījumā, piemēram, ja nav starptautiski atzīta profesionālā sertifikāta (piemēram, autofurgonu vadītājiem) vai ja sertifikāta derīguma termiņš ir beidzies, dalībvalstis var pieprasīt darbinieka darba devēja vēstuli, kurā apliecināta viņu labticība, kā arī atbilstošos identifikācijas dokumentus. Komisija šajā procesā palīdz, sagatavojot standarta vēstules paraugu (3. pielikums).
 23. Ja valstu iestādes uzskata par vajadzīgu transporta darbinieku veselības skrīningu, tās pamatā principā vajadzētu būt elektroniskam ķermeņa temperatūras mērījumam. Transportlīdzekļu vadītāju temperatūra parasti būtu jāpārbauda ne vairāk kā trīs reizes dienā. Ja darbiniekam ir drudzis un robežu iestādes uzskata, ka nevajadzētu viņam atļaut turpināt ceļu, transporta darbiniekam vajadzētu būt pieejamai atbilstošai veselības aprūpei. Attiecīgajai dalībvalstij būtu jānodrošina piemērotas iespējas transportlīdzekļu pagaidu glabāšanai līdz transportlīdzekļa vadītāju nomaīnai.
 24. Komisija arī iesaka veikt pasākumus higiēnas uzlabošanai lidostās, ostās, dzelzceļa stacijās un citos sauszemes transporta mezglos. Būtu jāapsver arī prioritāro darbinieku izraudzīšana transporta mezglos, kā arī pasākumi dezinfekcijas nodrošināšanai utt. Būtu jāievēro ieteikumi, kas nodrošina transporta darbinieku drošību, piemēram, 2. pielikumā izklāstītie ieteikumi.
 25. Lai nodrošinātu, ka tiek turpinātas īpaši tādu preču un materiālu plūsmas kā svaiga pārtika un pirmās nepieciešamības pārtikas produkti, dzīvi dzīvnieki un barība, lauksaimnieciskās ražošanas resursi, zāles, ieskaitot veterinārās zāles, individuālie aizsardzības līdzekļi (IAL) un cilvēku izcelsmes vielas, kā arī tiek turpināta rūpniecisko resursu piegāde ražošanai un šo procesu uzturēšanai, transporta darbinieki un operatori, kas iesaistīti kritiskos un būtiskos piegādes ķēdes pakalpojumos visos transporta veidos, būtu jāuzskata par vienu no prioritārajām grupām (pēc tam kad ir apmierinātas medicīnas nozares striktās vajadzības), kam piegādā un piešķir tādus individuālos aizsardzības līdzekļus (IAL) kā dezinfekcijas līdzekļi un cimdi.
 26. Dalībvalstīm būtu jāsadarbojas, lai atvieglotu to transporta darbinieku repatriāciju, kuru darba līgumi ir izbeigti, un jāsniedz viņiem nepieciešamā palīdzība nokļūšanai mājās.
 27. Ja visi iepriekš minētie principi ir būtiski kravu brīvas kustības nodrošināšanai uz ES un tās iekšienē, tie būtu jāattiecina arī uz trešo valstu valstspiederīgajiem.
-

1. PIELIKUMS.

TEN-T tīkla autoceļu robežšķērsošanas vietas*



*Apzīmējumi: robežšķērsošanas vieta zaļā krāsā — koridori; robežšķērsošanas vieta dzeltenā krāsā — pamattīkli; robežšķērsošanas vieta zilā krāsā — visaptverošais tīkls; šaura sarkana līnija — visaptverošais tīkls; bieza sarkana līnija — pamattīkls (t. sk. koridori).

2. PIELIKUMS.

Ieteikumi kravas automobiļu vadītājiem, attiecīgajiem ar transportu saistītajiem uzņēmumiem un kompetentajām publiskajām iestādēm, kas iesaistīti kravu pārvadājumos pēc Covid-19 uzliesmojuma

Šie ieteikumi neskar vajadzību ievērot īpašus higiēnas, sociālās distancēšanās un citus noteikumus, ko savās attiecīgajās teritorijās noteikušas valstu varas iestādes.

- Sociālā distancēšanās būtu jāievēro visu laiku, un kravas automobiļu vadītājiem būtu pēc iespējas jāizvairās sociālu kontaktu nolūkā atstāt kravas automobiļa kabīni.
- Darba devējiem būtu kravas automobiļu vadītājiem jānodrošina dezinficējoši gēli un ziepes.
- Darba devējiem būtu kravas automobiļu vadītāji jāinformē par šā pielikuma ieteikumiem.
- Būtu jāveicina digitālo dokumentu izmantošana; ja darba devējiem ir zināms, ka iekraušanas/izkraušanas punktos var tik pieprasīti kādi dokumenti, būtu jādarā viss iespējama, lai dokumentus uzņēmumiem nosūtītu jau iepriekš.
- Ja no sociāla kontakta nav iespējams izvairīties, kravas automobiļu vadītājiem būtu jāvalkā pienācīgs un atbilstošs aizsargaprīkojums, piemēram, cimdi.
- Kravas automobiļa kabīne pirms katra jauna lietojuma (piemēram, transportlīdzekļa vadību pārņem cits vadītājs vai kravu centra darbinieks) būtu jādezinficē.

Piesardzība iekraušanas un izkraušanas vietās

- Iekraušanas un izkraušanas punktos kravas automobiļu vadītājiem, cik vien iespējams, būtu jāpaliek kravas automobiļa kabīnē.
- Iekraušanas un izkraušanas darbības, cik vien iespējams, būtu jāveic tā uzņēmuma vietējiem darbiniekiem, kurš saņem/nosūta preces. Ja kravas automobiļu vadītājiem šīs darbības ir jāuzrauga, viņiem būtu jāietur minimālā drošības distance no citiem darbiniekiem un jāvalkā pieejamais aizsargaprīkojums, piemēram, cimdi.
- Ja iespējams, visi ar pārvadājumu saistītie dokumenti uzņēmumam būtu elektroniski jānosūta jau iepriekš. Ja iekraušanas un izkraušanas punktos apmainās ar fiziskiem dokumentiem, kravas automobiļu vadītājiem / darbiniekiem vajadzētu izmantot cimdus, antibakteriālu roku gēlu vai tūlīt pēc tam nomazgāt rokas ar ziepēm un ūdeni.

Piesardzība pārtraukumos un atpūtas laikā

- Kravas automobiļu vadītājiem reisā pārtraukumos un atpūtas laikā būtu sociāli jādistancējas. Pārtraukumos un atpūtas laikā vajadzētu izvairīties no cieša kontakta ar citiem cilvēkiem (vadītājiem, stāvvietu darbiniekiem u. c.).
- Maltītes, cik vien iespējams, būtu jāietur brīvā dabā prom no citiem cilvēkiem vai kravas automobiļa kabīnē. Ja pieturvietās ir pieejama ēdināšana, ieteicams nevis ēst restorānā/kafetērijā, bet pasūtīt ēdienu līdzņemšanai, lai ēstu nostāk no citiem cilvēkiem.

Piesardzība kontroles laikā un gaidot rindā uz robežām

- Parasti nevajadzētu pārbaudes veikšanai prasīt kravas automobiļu vadītājiem atstāt kravas automobiļa kabīni.
- Dokumentu pārbaudēs ar papīra dokumentiem būtu jāapmainās, ievērojot minimālo drošības distanci. Ja kravas automobiļu vadītājiem ir jāaizpilda dokumenti, valstu kontrolieriem būtu vadītājiem jāļauj tos aizpildīt kravas automobiļa kabīnē.
- Fizisku dokumentu apmaiņas vai kontroles gadījumā vajadzētu izmantot antibakteriālu roku gēlu vai mazgāt rokas ar ūdeni un ziepēm, ja tas ir iespējams. Kravas automobiļu vadītājiem / darbiniekiem vajadzētu izmantot cimdus, antibakteriālu roku gēlu vai tūlīt pēc tam nomazgāt rokas ar ziepēm un ūdeni.

3. PIELIKUMS.

Starptautiska transporta darbinieka sertifikāta paraugs



Starptautiska transporta darbinieka sertifikāts

Ar šo apliecina, ka zemāk minētā persona

Vārds un uzvārds:

Dzimšanas datums:

Dzīvesvieta:

veic darbības starptautiskajos pārvadājumos kā*

- smagā kravas transportlīdzekļa (HGV) vadītājs
- autobusa vadītājs
- sabiedrisko pārvadājumu gaisa kuģa apkalpes loceklis
- vilciena vadītājs
- vilciena apkalpes loceklis
- vagonu inspektors
- kuģa kapteinis/vadītājs
- kuģa apkalpes loceklis
- ceļu pārvaldes darbinieks
- transportlīdzekļa (līdz 9 personām) vadītājs, kurš pārvadā vienai no iepriekš minētajām kategorijām piederošas personas, kurš ir tā paša darba devēja darbinieks un kurš minētās personas transportē uz darbavietu vai no tās, kā arī veic ar šādiem pārvadājumiem saistītus tukšbraucienus

** Atzīmēt ar krustiņu.*

Vieta, datums:

Uzņēmuma/iestādes/organizācijas vārdā (nosaukums un paraksts):

ISSN 1977-0952 (elektroniskais izdevums)
ISSN 1725-5201 (papīra izdevums)



Eiropas Savienības Publikāciju birojs
2985 Luksemburga
LUKSEMBURGA

LV