KOMUNIKAT KOMISJI

Wytyczne dotyczące stopniowego przywracania usług transportowych i połączeń – COVID-19

(2020/C 169/02)

I. Wprowadzenie

1. Pandemia COVID-19 ma znaczny wpływ na transport i połączenia w UE. Środki mające na celu powstrzymanie rozprzestrzeniania się pandemii doprowadziły do drastycznego ograniczenia działalności transportowej, w szczególności w transporcie pasażerskim ([1]). Wpływ na przepływ towarów był mniejszy, po części dzięki zbiorowym wysiłkom UE mającym na celu zapewnienie nieprzerwanego transportu towarów, ale można było zauważyć spadek w związku z ograniczeniem działalności gospodarczej i zakłóceniami w łańcuchach dostaw.

2. Komisja wydała wytyczne dotyczące podróży innych niż niezbędne ([2]) i zaproponowała środki w dziedzinie transportu, w tym wytyczne dotyczące środków zarządzania granicami ([3]), wdrożenia uprzywilejowanych korytarzy w transporcie towarowym ([4]), ułatwiania operacji lotniczego transportu towarowego ([5]) oraz wytyczne dotyczące marynarzy, pasażerów i innych osób znajdujących się na pokładach statków ([6]). W wytycznych Komisji przedstawiono najlepsze sposoby ochrony pracowników transportu i pasażerów przy jednoczesnym utrzymaniu przewozów towarowych.

3. Dopóki ograniczenia w zakresie przepływu osób pozostaną w mocy, a przepływ towarów może zostać zachwiany, środki i zalecenia dotyczące przepływu towarów, swobodnego przepływu pracowników wykonujących zawody o krytycznym znaczeniu ([7]) oraz tranzytu i repatriacji pasażerów i załóg powinny być nadal stosowane w sposób spójny i skoordynowany przez wszystkie państwa członkowskie. Państwa członkowskie powinny nadal korzystać z koordynowanej przez Komisję sieci krajowych punktów kontaktowych w dziedzinie transportu w odpowiedzi na COVID-19.

4. Jako że sytuacja w zakresie zdrowia publicznego zaczyna się poprawiać, ważne będzie stopniowe przywracanie usług transportowych i połączeń w granicach, na jakie pozwalają warunki epidemiologiczne, ponieważ usługi te są niezbędnym elementem gospodarki unijnej i światowej oraz zasadniczą częścią codziennego życia obywateli UE.

5. W dniu 15 kwietnia 2020 r. Komisja Europejska we współpracy z przewodniczącym Rady Europejskiej przedstawiła wspólny europejski plan działania ([8]) określający zalecenia dotyczące znoszenia środków powstrzymujących rozprzestrzenianie się COVID-19. W planie działania zapowiedziano, że Komisja „przedstawi również bardziej szczegółowe wytyczne dotyczące sposobu stopniowego przywrócenia usług transportowych, sieci połączeń i swobodnego przepływu tak szybko, jak pozwoli na to sytuacja zdrowotna, również w związku z planowaniem podróży wakacyjnych w okresie letnim".

([1]) Na przykład zmniejszenie ruchu lotniczego o około 90 % w porównaniu z ubiegłym rokiem (źródło: Eurocontrol), długodystansowych kolejowych przewozów pasażerskich o 85 %, regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich (w tym kolei podmiejskiej) o 80 %, praktyczne zaprzestanie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich (źródło: CER), zmniejszenie rejsów statków wycieczkowych i pasażerskich w połowie kwietnia o 90 % w porównaniu z ubiegłym rokiem (źródło: EMSA).

([2]) COM(2020) 115 final, COM(2020) 148 final, C(2020) 2050 final (Dz.U. C 102I z 30.3.2020, s. 12).

([3]) C(2020) 1753 final (Dz.U. C 86I z 16.3.2020, s. 1).

([4]) C(2020) 1897 final (Dz.U. C 96I z 24.3.2020, s. 1).

([5]) C(2020) 2010 final (Dz.U. C 100I z 27.3.2020, s. 1).

([6]) C(2020) 3100 final (Dz.U. C 119 z 14.4.2020, s. 1).

([7]) C(2020) 2051 final (Dz.U. C 102I z 30.3.2020, s. 12).

([8]) Europejski plan działania prowadzący do zniesienia środków powstrzymujących rozprzestrzenianie się COVID-19 (Dz.U. C 126 z 17.4.2020, s. 1).

6. Priorytetem pozostaje zdrowie obywateli, w tym pracowników sektora transportu i pasażerów. Szczególną uwagę należy zwrócić na słabsze grupy społeczne, takie jak osoby starsze i mające określone schorzenia, przy pełnym poszanowaniu ich prywatności. Dlatego też znoszenie ograniczeń dotyczących podróży i ograniczeń operacyjnych powinno być stopniowe, mając na względzie ochronę zdrowia i zapewnienie, aby systemy i usługi transportowe oraz inne powiązane systemy (np. kontrole graniczne na granicach zewnętrznych) były w stanie dostosować się do ponownego wzrostu przewozów towarowych i pasażerskich. Powinny temu towarzyszyć stale aktualizowane kampanie informacyjne, dzięki którym osoby podróżujące będą mogły planować i podejmować działania w oparciu o pełną znajomość sytuacji, a tym samym również brać odpowiedzialność za przestrzeganie zaleceń zdrowotnych podczas podróży.

7. Stopniowe przywracanie usług transportowych i połączeń będzie w pełni zależało od podejścia do ograniczeń w podróżowaniu, ocen epidemiologicznych, a także od fachowej wiedzy medycznej w zakresie niezbędnej ochrony zdrowotnej i sanitarnej oraz środków ostrożności. W związku z powyższym niniejsze wytyczne UE dotyczące przywracania usług transportowych i połączeń nie naruszają tego podejścia i powinny być do niego w pełni dostosowane, zaś ich wdrażanie powinno odbywać się w ramach wspólnego europejskiego planu działania.

8. Wytyczne zapewniają wspólne ramy służące wspieraniu organów, zainteresowanych stron, partnerów społecznych i przedsiębiorstw działających w sektorze transportu podczas stopniowego przywracania połączeń. Składają się one z ogólnych zasad mających zastosowanie do wszystkich usług transportowych oraz konkretnych zaleceń, które uwzględniają cechy charakterystyczne każdego rodzaju transportu i są realistyczne i praktyczne. Ich celem jest dostarczenie dalszych wskazówek dotyczących sposobu stopniowego przywracania usług transportowych, połączeń i swobodnego przepływu, tak szybko jak pozwala na to sytuacja zdrowotna, przy jednoczesnej ochronie zdrowia pracowników sektora transportu i pasażerów. Należy je stosować w odniesieniu do transportu w obrębie państw członkowskich i między nimi. Biorąc jednak pod uwagę transgraniczny charakter transportu, niniejsze wytyczne powinny być również stosowane odpowiednio do usług transportowych między państwami członkowskimi a państwami trzecimi, jak tylko sytuacja epidemiologiczna na to pozwoli.

9. Pandemia COVID-19 wpływa na całą UE, ale jej skutki różnią się w poszczególnych państwach członkowskich, regionach i obszarach. Państwa członkowskie oraz instytucje i agencje UE muszą ściśle ze sobą współpracować w celu przywrócenia połączeń w całej UE w sposób bezpieczny dla wszystkich oraz przywrócenia zaufania publicznego do usług transportowych. Podróże całkowicie wolne od ryzyka nie są możliwe, podobnie jak w przypadku każdej innej działalności, ale ryzyko to powinno być jak najbardziej ograniczone przez cały czas trwania pandemii. Do czasu opracowania i powszechnej dostępności skutecznej szczepionki, nadal możliwa jest druga fala zakażeń lub występowanie ognisk choroby. W związku z tym należy ustanowić plany ewentualnego przywrócenia środków ograniczających w razie potrzeby.

10. Biorąc pod uwagę globalny charakter pandemii COVID-19 oraz międzynarodowy charakter usług transportowych, niezbędne jest opracowanie ram wzajemnego uznawania sytuacji w zakresie zdrowia publicznego i środków stosowanych między państwami, regionami i obszarami, w tym między poszczególnymi państwami członkowskimi oraz między UE a państwami trzecimi, aby umożliwić stopniowe, szybkie i bezpieczne przywrócenie europejskich i globalnych systemów transportowych. W tym kontekście właściwe organy w UE powinny w jak największym stopniu współpracować z państwami trzecimi i sektorowymi organizacjami międzynarodowymi ([9]). Cele i skutki wprowadzanych środków powinny być zatem w jak największym stopniu wzajemnie dostosowane, a środki powinny być uznawane za równoważne.

11. Jak wspomniano we wspólnym europejskim planie działania, wytyczne te są również istotne z punktu widzenia letniego okresu urlopowego i planowania powiązanych podróży. Turystyka jest ważnym sektorem gospodarki UE i jest nierozerwalnie związana z transportem i podróżami, zaś dostęp do usług transportu pasażerskiego jest jej podstawowym i zasadniczym warunkiem. Dlatego szybkie przywrócenie odpowiedniej sieci połączeń będzie miało kluczowe znaczenie dla stopniowej odbudowy turystyki.

([9]) Takimi jak Międzynarodowa Organizacja Morska, Międzynarodowa Organizacja Pracy, Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, Stały Sekretariat Wspólnoty Transportowej itd.

II. **Zasady bezpiecznego i stopniowego przywracania transportu pasażerskiego**

a) *Ogólne zasady dotyczące przywracania połączeń*

12. W trybie priorytetowym stopniowo wznawiane powinny być wszystkie rodzaje usług transportowych, z zastrzeżeniem zastosowania proporcjonalnych i skutecznych środków ochrony zdrowia pracowników sektora transportu i pasażerów. Środki te powinny być zgodne z ogólnymi kryteriami, zasadami i zaleceniami określonymi we wspólnym europejskim planie działania, zwłaszcza w odniesieniu do sytuacji epidemiologicznej i polityki w zakresie kontroli granicznych oraz ograniczeń w przemieszczaniu się i podróżowaniu.

13. W związku z tym zakres i czas trwania środków, które mogą prowadzić do ograniczenia operacji transportowych, a także środków ochrony zdrowia i środków zapobiegawczych powinien być ograniczony do tego, co jest konieczne do ochrony zdrowia publicznego. Wszystkie środki powinny być proporcjonalne, a także należycie umotywowane, przejrzyste, odpowiednie i dopasowane do danego rodzaju transportu, niedyskryminacyjne i powinny zapewniać utrzymanie równych warunków działania na jednolitym rynku. Państwa członkowskie będą musiały zapewnić zgodność tych środków z zasadami pomocy państwa i wszystkimi innymi elementami prawa UE.

14. Środki powinny być stale monitorowane, tak aby w stosownych przypadkach mogły zostać poddane ponownej ocenie i dostosowane, z uwzględnieniem wszelkiej odpowiedniej wiedzy fachowej i ustaleń, tak aby pozostały one proporcjonalne do poziomu potrzeb w zakresie zdrowia publicznego. W miarę pojawienia się nowych i skuteczniejszych rozwiązań, ich wdrażanie powinno być traktowane priorytetowo, tak aby można było zaprzestać stosowania mniej efektywnych lub bardziej uciążliwych środków. Należy przestrzegać zasady efektywności pod względem kosztów. Oznacza to, że jeżeli istnieje kilka możliwości uzyskania porównywalnych skutków pod względem ochrony zdrowia pracowników sektora transportu i pasażerów, preferowane powinno być najmniej kosztowne podejście.

15. Aby chronić i przywrócić pełne funkcjonowanie jednolitego rynku, świadczenie transgranicznych usług transportowych, pełną skuteczność środków związanych ze zdrowiem oraz zaufanie społeczeństwa, państwa członkowskie powinny podejmować działania w sposób skoordynowany i oparty na współpracy. Państwa członkowskie powinny opierać decyzje o znoszeniu związanych z COVID-19 ograniczeń podróży na wytycznych Komisji z dnia 13 maja 2020 r. dotyczących granic wewnętrznych ([10]). Należy je zgłaszać Komisji i wszystkim państwom członkowskim. Komisja jest gotowa koordynować znoszenie ograniczeń i przywracanie usług transportowych poprzez sieć krajowych punktów kontaktowych.

16. Wymaga to również skoordynowanego podejścia z krajami sąsiadującymi z UE oraz z innymi państwami. Rozszerzono już na przykład koordynację z Bałkanami Zachodnimi na odpowiednie organy krajowe, które ściśle współpracują z unijną siecią krajowych punktów kontaktowych ds. transportu. Wspólnym celem jest zapewnienie świadczenia usług transportowych i połączeń.

17. Zgodnie z wymienionymi wyżej zasadami stanowiącymi, iż środki powinny być proporcjonalne i dostosowane do danego rodzaju transportu, należy określić bezpieczne rozwiązania w zakresie mobilności zamiast ogólnych środków zakazujących, które prowadzą do paraliżu usług transportowych w UE. Przykładem może być nasilone i regularne czyszczenie, dezynfekcja i odpowiednia wentylacja węzłów transportowych i pojazdów ([11]) zamiast całkowitego zakazu świadczenia przedmiotowych usług transportowych. Podejście to powinno umożliwić zajęcie się konkretnymi źródłami ryzyka przy jednoczesnym zapewnieniu stopniowego przywrócenia regularnej działalności gospodarczej i codziennych zajęć. W tym kontekście zasadnicze znaczenie będzie miała ścisła współpraca między organami odpowiedzialnymi za zdrowie i transport oraz najważniejszymi zainteresowanymi stronami.

([10]) Komunikat Komisji – Skoordynowane podejście etapowe zmierzające do przywrócenia swobody przemieszczania się i zniesienia kontroli na granicach wewnętrznych – COVID-19 z dnia 13 maja 2020 r.

([11]) W niniejszym komunikacie termin „pojazd" odnosi się, odpowiednio w danym kontekście, do wszystkich typów pojazdów, w tym między innymi do samochodów osobowych, ciężarowych, autobusów, autokarów, pociągów, statków powietrznych, statków, łodzi, promów itd.

18. Należy nadal chronić transport towarów w celu zapewnienia funkcjonowania łańcuchów dostaw. We wspólnym europejskim planie działania stwierdzono, że „w okresie przejściowym należy wzmocnić wysiłki na rzecz utrzymania niezakłóconego przepływu towarów i zabezpieczenia łańcuchów dostaw". Począwszy od przewidzianych obecnie maksymalnie 15 minut na przekroczenie granicy uprzywilejowanym korytarzem, kontrole powinny być stopniowo znoszone w sposób skoordynowany, z wykorzystaniem istniejących kanałów koordynacji takich jak krajowe punkty kontaktowe ds. transportu w związku z COVID-19 oraz zintegrowane uzgodnienia UE dotyczące reagowania na szczeblu politycznym w sytuacjach kryzysowych (IPCR), aby ostatecznie umożliwić przekraczanie granic wewnętrznych w taki sam sposób jak przed wprowadzeniem ograniczeń związanych z COVID-19 w odniesieniu do wszystkich pojazdów towarowych i towarów. W miarę wzrostu natężenia ruchu szczególną uwagę należy zwrócić na rolę węzłów multimodalnych, takich jak porty czy terminale kontenerowe, we wspieraniu uprzywilejowanych korytarzy. Należy jak najlepiej wykorzystać wszystkie rodzaje transportu, w tym towarowy transport wodny śródlądowy i kolejowy, aby zagwarantować sprawne funkcjonowanie łańcuchów dostaw. Konieczne jest zapewnienie swobodnego i niezakłóconego przepływu kluczowych pracowników sektora transportu. W tym celu należy rozważyć dostęp do szybkich korytarzy w węzłach transportowych. W okresie przejściowym, z uwzględnieniem zaleceń organów ds. zdrowia publicznego, należy stopniowo ograniczać kontrole zdrowia, znieść systematyczną kwarantannę (tj. stosowaną niezależnie od występowania objawów lub wyników testu) i zlikwidować konwoje; możliwe będzie ponowne wprowadzenie zakazów jazdy, jeżeli pozwala na to płynność ruchu, a dalsze odstępstwa od przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku po maju 2020 r. powinny zostać lepiej zharmonizowane i ograniczone do tego, co jest ściśle konieczne, w celu stopniowego przywrócenia jednolitych i łatwych do egzekwowania przepisów UE.

19. Gdy tylko pozwoli na to sytuacja w zakresie zdrowia publicznego, należy znieść ograniczenia w zakresie indywidualnego transportu (np. z wykorzystaniem samochodów osobowych, motocykli czy rowerów). Złagodzenie ograniczeń pozwala na szybkie wznowienie mobilności, zwłaszcza na szczeblu lokalnym i regionalnym (np. dzięki umożliwieniu szybszego podróżowania na dalsze odległości lokalnie lub w obrębie jednego państwa członkowskiego). Zniesienie tych ograniczeń w celu ułatwienia indywidualnego transportu powinno pozostać dostosowane do szeroko zakrojonych środków ograniczania kontaktów personalnych i środków zapobiegawczych wymaganych lub zalecanych przez każde państwo członkowskie.

20. Jednocześnie należy zwiększyć dostępność bezpiecznych możliwości transportu zbiorowego w miarę stopniowego znoszenia ograniczeń, aby zapewnić alternatywne rozwiązania w zakresie mobilności dla wszystkich obywateli. Działania te należy prowadzić i informować o nich w sposób, który pomoże przywrócić zaufanie pasażerów do bezpieczeństwa transportu zbiorowego.

21. Należy zapewnić, aby przewoźnicy i usługodawcy, którzy świadczą równoważne usługi na tej samej trasie, podlegali równoważnym środkom. Celem powinno być zapewnienie takiego samego poziomu bezpieczeństwa, jasności i przewidywalności dla pasażerów, aby uniknąć dyskryminacji i zachować równe warunki działania.

22. W celu zapewnienia, aby środki przy wyjeździe i przyjeździe z wykorzystaniem jakiegokolwiek rodzaju transportu były porównywalne, dzięki czemu podróż nie będzie zbyt uciążliwa albo wręcz niemożliwa, należy zapewnić, by równoważne środki, oparte na wspólnych zasadach i odpowiednio zmniejszające zagrożenie dla zdrowia, były wzajemnie uznawane w miejscu wyjazdu i przyjazdu. W tym celu niezbędna jest koordynacja między państwami członkowskimi i państwami spoza UE.

23. Aby umożliwić bardziej świadome planowanie podróży, przewoźnicy i usługodawcy mogliby udostępniać informacje na temat średniego stopnia wykorzystania w odniesieniu do poszczególnych połączeń lub przedziałów czasowych. Będzie to miało szczególne znaczenie dla usług, które nie oferują rezerwacji miejsc oraz dla lokalnego transportu publicznego. Takie informacje mogłyby być udostępniane w internecie lub za pośrednictwem specjalnych aplikacji mobilnych.

24. W niektórych państwach członkowskich, regionach i miastach mobilność miejska jest poddawana ponownym analizom, np. pod kątem poszerzenia lub zwiększenia ilości chodników i ścieżek rowerowych, dostosowania rozkładów jazdy czy też opracowania innowacyjnych technologii w celu zarządzania przepływami pasażerów i unikania zatłoczenia. Komisja zachęca do opracowywania i wdrażania nowych rozwiązań i środków w zakresie mobilności w miastach i wspiera te działania, aby ułatwić bezpieczną, aktywną, zbiorową i współdzieloną mobilność oraz zapewnić zaufanie obywateli.

25. W razie potrzeby powinny mieć zastosowanie jasne zasady dotyczące praw i obowiązków przewoźników i usługodawców – np. jeżeli przewoźnicy są odpowiedzialni za zapewnienie dystansowania lub odmowę dostępu do węzła transportowego lub pojazdu bez maseczki lub gdy przekroczona zostanie określona maksymalna liczba pasażerów, należy jasno określić ramy prawne przyznające im uprawnienia do stosowania tych środków.

b) *Ochrona pracowników sektora transportu*

26. Pracownicy we wszystkich rodzajach transportu odgrywają zasadniczą rolę podczas obecnego kryzysu: dostarczają towary, wspierają funkcjonowanie łańcuchów dostaw, biorą udział w repatriacji obywateli UE oraz przewożą kluczowych pracowników do pracy, nawet w warunkach zwiększonego zagrożenia dla ich własnego zdrowia i dobrostanu. Węzły transportowe, dostawcy usług i przewoźnicy powinni stosować zasady ciągłości działania w celu zapewnienia ciągłego i bezpiecznego funkcjonowania w porozumieniu z partnerami społecznymi. Oznacza to również, że z pracownikami sektora transportu należy prowadzić stosowne konsultacje oraz powinni oni być odpowiednio wyposażeni, wyszkoleni i poinstruowani co do sposobu wykonywania ich obowiązków przy jednoczesnym minimalizowaniu ryzyka dla zdrowia własnego i ich rodzin oraz dla zdrowia ich współpracowników i pasażerów. Powinno to obejmować na przykład informacje, jak stosować sprzęt ochronny, zachować higienę, ograniczyć niepotrzebne kontakty z innymi osobami, a także, w miarę możliwości, jak rozpoznać potencjalne zakażenia.

27. Pracodawcy pracowników sektora transportu, którzy ze względu na charakter pracy muszą utrzymywać wysoki stopień interakcji z innymi osobami (np. załogi statków powietrznych, personel zajmujący się kontrolą bezpieczeństwa i ochroną w portach lotniczych i portach, kontrolerzy biletów, kierowcy autobusów i samochodów dostawczych, załogi statków pasażerskich, piloci morscy, personel udzielający pomocy pasażerom, w tym osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się), powinni zapewnić im odpowiednie środki ochrony indywidualnej, jak określono poniżej. W razie konieczności należy zapewnić regularną wymianę takich środków, a także ich bezpieczne unieszkodliwianie. Ogólne wytyczne dla pracodawców dotyczące powrotu do miejsc pracy po pandemii COVID-19 zostały opublikowane przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa i Zdrowia w Pracy i zawierają przydatne informacje dotyczące konkretnych sektorów, w tym sektora transportu ([12]).

c) *Ochrona pasażerów*

28. W odniesieniu do wszystkich form zbiorowego transportu pasażerskiego należy zastosować racjonalne środki mające na celu ograniczenie kontaktu między pracownikami transportu i pasażerami, a także między samymi pasażerami. Tam, gdzie jest to możliwe, należy stosować praktyki zachowania bezpiecznej odległości między pasażerami, o ile wymaga tego ogólna sytuacja zdrowotna. Należy stosować inne środki zmniejszające ryzyko zakażenia, takie jak:

    a) stosowanie środków ochrony indywidualnej (maseczki, rękawice itp.) przez pracowników transportu;

    b) ograniczenie, tam gdzie jest to możliwe, zagęszczenia pasażerów w środkach transportu zbiorowego i w poczekalniach lub na przystankach (na prowadzenie takich usług o niższej przepustowości można byłoby otrzymać odpowiednie wsparcie w celu utrzymania rentowności, np. poprzez tymczasowe zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami UE ([13]));

    c) utrzymywanie lub dodawanie barier ochronnych w węzłach transportowych i pojazdach (np. wokół kierowców, przy kasach biletowych lub stanowiskach kontroli);

    d) utworzenie specjalnych pasów ruchu lub wydzielenie w inny sposób różnych strumieni pasażerów w węzłach transportowych (tj. portach, portach lotniczych, dworcach kolejowych, przystankach autobusowych, przystankach promów, węzłach transportu publicznego w miastach itd.);

    e) w węzłach należy usunąć wyposażenie sprzyjające zatłoczeniu (np. ławki, stoły) lub co najmniej przestawić je w celu zapewnienia odpowiedniego dystansu społecznego;

    f) wyraźne wyświetlanie zrozumiałych informacji na temat zalecanych zachowań (np. częste mycie lub odkażanie rąk, utrzymanie odpowiedniej odległości) oraz na temat konkretnych środków stosowanych w danym węźle transportowym lub środku transportu;

([12]) „COVID-19: guidance for the workplace" (wytyczne dotyczące miejsca pracy) oraz „COVID-19: Back to the workplace – Adapting workplaces and protecting workers" (powrót do miejsca pracy – dostosowanie miejsc pracy i ochrona pracowników), https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_guidance_for_the_workplace#See.

([13]) Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1); rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3); rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski) (Dz.U. L 364 z 12.12.1992, s. 7).

g) odpowiednie środki przy wchodzeniu na pokład i podczas kontroli bezpieczeństwa (np. zakaz używania przednich drzwi autobusu przy wchodzeniu lub wychodzeniu, domyślne otwarcie drzwi, dezynfekcja tac) oraz inne środki, które pomagają ograniczyć kontakt (np. pozostanie w samochodzie na krótkich trasach promów, jeżeli można zapewnić bezpieczeństwo tego rozwiązania);

h) należy priorytetowo traktować transport osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz osób starszych. Pracownikom sektora transportu, którzy zgodnie z przepisami UE dotyczącymi praw pasażerów zapewniają pomoc osobom niepełnosprawnym i o ograniczonej sprawności ruchowej oraz osobom starszym, należy zapewnić niezbędne środki ochrony indywidualnej.

29. Pasażerowie powinni nosić maseczki w węzłach transportowych i pojazdach wykorzystywanych w transporcie zbiorowym, zwłaszcza w przypadku gdy nie można w każdym momencie w pełni przestrzegać zasad zachowania bezpiecznej odległości ([14]). W widocznym miejscu powinny być dostępne zrozumiałe materiały informacyjne dla pasażerów na temat bezpiecznego zachowania (zachowania odległości, mycia rąk itp.). Należy ustanowić protokoły zarządzania potencjalnymi zakażeniami w tych obiektach, o których należy w sposób zrozumiały poinformować pracowników sektora transportu i które powinny być łatwo dostępne dla pasażerów.

30. Jeżeli zapewnienie zachowania bezpiecznej odległości między osobami jest trudne, należy wprowadzić dodatkowe zabezpieczenia i środki prowadzące do osiągnięcia równoważnego poziomu ochrony. Ponadto w przypadku gdy istnieją alternatywne sposoby dotarcia do miejsca docelowego, należy preferować te warianty, w których można zapewnić odpowiedni dystans, zgodnie z zaleceniami organów ds. zdrowia publicznego.

31. Priorytetem powinno być ograniczenie ryzyka zakażeń w węzłach transportowych i pojazdach we wszystkich rodzajach transportu. W odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu należy wprowadzić intensywniejsze i regularne czyszczenie i dezynfekcję węzłów transportowych i pojazdów. Należy zapewnić dostępność żelu do dezynfekcji w węzłach transportowych i w pojazdach.

32. W węzłach transportowych należy przygotować zaplecze i wdrożyć protokoły w celu natychmiastowego odizolowania osób z podejrzeniem COVID-19 do czasu zastosowania dalszych odpowiednich środków. W tym celu należy wyznaczyć bezpieczne strefy oraz zapewnić przeszkolony personel dysponujący odpowiednim sprzętem ochronnym. Istniejące placówki medyczne i personel medyczny (np. na lotniskach, w portach lub na pokładzie statków) powinny zostać wzmocnione, aby mogły poradzić sobie ze zwiększeniem natężenia ruchu po zniesieniu ograniczeń.

33. Należy preferować elektroniczną sprzedaż biletów i wcześniejszą rezerwację miejsc w celu ograniczenia tworzenia się grup podróżujących w określonych obszarach (tj. przy automatach biletowych i w punktach sprzedaży) oraz w celu lepszej kontroli dozwolonej liczby pasażerów, przy jednoczesnym zapewnieniu możliwości sprzedaży biletów osobom, które nie mają dostępu do rozwiązań elektronicznych lub nie potrafią z nich korzystać. W miarę możliwości należy promować otoczenie bezdotykowe.

34. W pojazdach ograniczona może być sprzedaż innych towarów, w tym żywności i napojów. Aby zmniejszyć ryzyko zakażeń, podmioty prowadzące zintegrowane placówki sprzedaży detalicznej, takie jak sklepy wolnocłowe, powinny podjąć odpowiednie działania, w tym na przykład: zarządzanie przepływami pasażerów w celu zapewnienia bezpiecznych odległości (w tym stosowanie oznaczeń na podłodze, optymalizacja rozplanowania przestrzeni, w razie konieczności ograniczenie liczby klientów); regularne czyszczenie i dezynfekcja miejsc, sprzętu i towarów; ustawienie barier przy kasach między klientami a sprzedawcami; zapewnienie wystarczającej ilości stanowisk do dezynfekcji rąk w obiektach sprzedaży detalicznej i wprowadzenie obowiązku korzystania z nich, w szczególności w punktach wejścia i wyjścia; dostarczanie klientom w sposób widoczny informacji na temat odpowiedniego bezpiecznego zachowania; oraz zapewnienie, aby sprzedawcy byli odpowiednio przeszkoleni i wyposażeni w sposób odpowiedni do obsługi klientów i towarów zgodnie z wytycznymi organów ds. zdrowia dotyczącymi bezpiecznego zachowania podczas pandemii COVID-19.

([14]) „Maseczki" to termin ogólny, który obejmuje zarówno maski medyczne, jak i niemedyczne. Europejskie Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób (ECDC) stwierdziło, że „można rozważyć zastosowanie niemedycznych masek z różnych materiałów włókienniczych, zwłaszcza jeśli – ze względu na problemy z zaopatrzeniem – maski medyczne muszą być priorytetowo stosowane przez pracowników służby zdrowia jako środki ochrony indywidualnej" https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf). Krajowe organy ds. zdrowia lub bezpieczeństwa bardziej szczegółowo określą, w tym dzięki dyskusjom z zainteresowanymi stronami, zasady w odniesieniu do poszczególnych rodzajów transportu, na podstawie ryzyka epidemiologicznego w danym kraju, dostępności i innych czynników. Różni pracownicy transportu i pasażerowie mogą być narażeni na różne poziomy ryzyka.

35. Oprócz innych środków mających na celu ograniczenie ryzyka zakażenia, pasażerowie mogliby na zasadzie dobrowolności stosować aplikacje mobilne służące ustalaniu kontaktów zakaźnych oraz inne środki ostrzegawcze w celu wykrywania i przerywania łańcuchów zakażeń i ograniczania ryzyka dalszego rozprzestrzeniania, dopóki ryzyko to się utrzymuje. Dostęp do usług transportowych nie powinien być uzależniony od korzystania z aplikacji służących do ustalania kontaktów zakaźnych. Ze względu na transgraniczny charakter transportu należy zapewnić interoperacyjność i wzajemne uznawanie takich środków. Jeżeli środki w zakresie ustalania kontaktów zakaźnych zostaną wdrożone, powinny być ściśle ograniczone do walki z pandemią COVID-19 i wprowadzone zgodnie ze wspólnym unijnym zestawem instrumentów sieci e-zdrowie na potrzeby mobilnych aplikacji ułatwiających ustalanie kontaktów zakaźnych w ramach unijnej walki z epidemią COVID-19 ([15]), z wytycznymi Komisji dotyczącymi aplikacji ([16]) oraz z wytycznymi Europejskiej Rady Ochrony Danych ([17]), tak aby zapewnić najwyższy poziom ochrony danych osobowych.

36. Przewoźnicy i usługodawcy powinni dysponować specjalnymi protokołami na wypadek choroby pasażerów lub wykazania objawów COVID-19 podczas podróży lub przebywania w węźle transportowym lub w ich bezpośrednim następstwie. Takie protokoły powinny obejmować wyraźnie wyznaczone, bezpieczne strefy dla pasażerów z objawami, określone działania służące zminimalizowaniu kontaktu z innymi pasażerami i pracownikami sektora transportu, sposób gromadzenia i analizowania wszystkich istotnych informacji na temat kontaktów z innymi pasażerami i pracownikami sektora transportu itp. W przypadku podróży z rezerwacją, protokół powinien obejmować możliwość zidentyfikowania i ostrzeżenia innych pasażerów, którzy przebywali w pobliżu danej osoby.

d) *Dalsze działania*

37. W celu przywrócenia regularnych poziomów usług transportowych i połączeń w przypadku braku szczepionki konieczne będzie elastyczne połączenie zwiększonego wykorzystania odpowiednich środków ochrony indywidualnej, właściwej i bezpiecznej wentylacji, w miarę możliwości z wykorzystaniem świeżego powietrza oraz unikaniem cyrkulacji powietrza pochodzącego z pomieszczeń, zwiększonych zdolności w zakresie dobrowolnego ustalania kontaktów zakaźnych i możliwości odkażania.

38. W perspektywie średnio- i długoterminowej zaleca się stałe monitorowanie, ocenę i analizę zasadności wszystkich środków nadzwyczajnych wprowadzonych podczas pandemii COVID-19, chyba że sytuacja epidemiologiczna wymaga ich przedłużenia lub środki te są korzystne z punktu widzenia poprawy systemów transportu i wydajności.

39. Ciągłe stosowanie środków powstrzymujących rozprzestrzenianie się koronawirusa, a także ich łagodzenie oraz stopniowe przywracanie usług transportowych i połączeń nie powinno doprowadzić do ograniczenia, choćby tymczasowo, wysokiego poziomu unijnych norm bezpieczeństwa i ochrony w transporcie, w tym w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa pracowników sektora transportu. Należy uniknąć dodania problemów związanych z bezpieczeństwem lub ochroną transportu do problemów, które już występują w związku z pandemią COVID-19.

III. **Praktyczne wytyczne dotyczące konkretnych środków służących zapewnieniu bezpiecznego transportu pasażerskiego we wszystkich rodzajach transportu w kontekście pandemii COVID-19**

a) *Zalecenia przekrojowe*

40. Powyższe zasady powinny wyznaczać kierunek ogólnego stopniowego przywrócenia i zwiększenia intensywności transportu pasażerskiego w całej UE we wszystkich rodzajach transportu na etapie znoszenia ograniczeń związanych z COVID-19 i reanimacji gospodarki. Te wspólne zasady powinny ułatwiać wzajemne uznawanie środków wprowadzanych w samej UE, ale również wobec państw spoza UE, aby umożliwić skuteczną kontynuację usług transportowych. Jak stwierdzono w poprzedniej sekcji, należy stosować określone zasady i środki w odniesieniu do węzłów transportowych i pojazdów we wszystkich rodzajach transportu, uwzględniając szczególne dostosowania wynikające ze specyfiki danego rodzaju transportu, potrzeb i wykonalności.

41. Takie środki przekrojowe obejmują w szczególności poniższe zasady:

    a) Przynajmniej na początkowym etapie znoszenia ograniczeń może zaistnieć konieczność zmniejszenia liczby pasażerów w pojazdach w niektórych rodzajach transportu, aby zapewnić przestrzeganie obowiązujących wymogów w zakresie zachowania bezpiecznej odległości.

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

([16]) Komunikat Komisji – Wytyczne dotyczące aplikacji pomocnych w walce z pandemią COVID-19 w odniesieniu do ochrony danych (Dz.U. C 124I z 17.4.2020, s. 1).

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

b) Dobrowolne korzystanie z aplikacji służących ustalaniu kontaktów zakaźnych należy uznać za dodatkowy środek ograniczania ryzyka.

c) Pracownikom sektora transportu należy zapewnić środki ochrony indywidualnej oraz, w miarę możliwości, oddzielić ich od pasażerów.

d) Częste czyszczenie i dezynfekcja węzłów transportowych i pojazdów oraz częstsze zbieranie odpadów.

e) Systematyczne instalowanie stanowisk do dezynfekcji rąk i wymaganie ich użycia zawsze, gdy jest to możliwe.

f) Zwiększenie intensywności wentylacji, filtrowania powietrza i, w stosownych przypadkach, promowanie wykorzystania naturalnego powietrza.

g) Noszenie maseczek przez pasażerów, zwłaszcza w przypadku, gdy nie można w każdym momencie w pełni przestrzegać zasad zachowania bezpiecznej odległości.

h) Bilety i informacje powinny być przekazywane drogą elektroniczną i automatycznie. Należy zdecydowanie promować i traktować priorytetowo elektroniczną przedsprzedaż biletów, a także procedury wcześniejszej odprawy, rezerwacji i rejestracji.

i) Odprawa, załadunek i rozładunek bagażu powinny być zorganizowane w taki sposób, aby unikać zatłoczenia wśród pasażerów.

j) Zamawianie usług i posiłków na pokładzie powinno być, w miarę możliwości, dokonywane w momencie rezerwacji, w celu zmniejszenia kontaktu między personelem a pasażerami.

k) Zrozumiałe informacje na temat stosowanych procedur bezpiecznego postępowania oraz wymaganego sprzętu ochronnego dla pasażerów powinny być umieszczone w widocznych miejscach w węzłach komunikacyjnych i w pojazdach, a także powinny być udostępniane przed podróżą.

42. Organizacje zainteresowanych stron, przewoźnicy i usługodawcy prowadzący działalność w poszczególnych rodzajach transportu powinni opracować i wdrożyć odpowiednie środki uwzględniające szczególne okoliczności każdego rodzaju transportu. Powinny one być zgodne z zasadami ogólnymi i dotyczącymi poszczególnych rodzajów transportu oraz z zaleceniami określonymi w niniejszych wytycznych. Środki te powinny być stale poddawane przeglądowi i, w razie konieczności, dostosowywane w celu zapewnienia ich skuteczności w zakresie ochrony zdrowia pracowników sektora transportu i pasażerów.

43. Ponadto należy wdrożyć i stosować następujące środki, biorąc pod uwagę specyfikę i potrzeby poszczególnych rodzajów transportu:

b) *Transport lotniczy*

44. Branża transportu lotniczego dysponuje długoletnim doświadczeniem w dziedzinie zarządzania ryzykiem w obszarach bezpieczeństwa i ochrony i jest przyzwyczajona do funkcjonowania w środowisku charakteryzującym się wysokim stopniem kontroli. Zasadnicze znaczenie dla wyjścia z obecnego kryzysu będzie miało odzyskanie zaufania pasażerów i przekonanie ich, że transport lotniczy stanowi bezpieczny sposób podróżowania. W tym celu istotne będzie intensywne i obszerne informowanie przez zainteresowane strony z sektorów lotnictwa i ochrony zdrowia o wprowadzonych środkach, a także o tym, w jaki sposób środki te przyczyniają się do ograniczenia ryzyka. Sektor transportu lotniczego powinien dopilnować, by wprowadzone środki były dobrze widoczne, skoordynowane i każdorazowo komunikowane pasażerom.

45. Ograniczanie ryzyka rozprzestrzeniania się COVID-19 powinno odbywać się zgodnie z tymi samymi zasadami, jakie są stosowane w odniesieniu do zarządzania ryzykiem w obszarach bezpieczeństwa i ochrony, tj. obejmować monitorowanie zgodności, regularny przegląd skuteczności środków oraz ich dostosowywanie do zmieniających się potrzeb i ulepszonych metod i technologii – jednakże przy uwzględnieniu, że porty lotnicze i przedsiębiorstwa lotnicze nie mają kwalifikacji do świadczenia usług w zakresie opieki zdrowotnej, takich jak podejmowanie decyzji w sprawie kontroli sanitarnych w odniesieniu do pasażerów, które powinny być wykonywane przez właściwe organy.

46. Aby zapewnić, by środki stosowane w odniesieniu do wylotu i przylotu były porównywalne, a tym samym uniknąć, by podróże stały się zbyt uciążliwe lub nawet niemożliwe, kwestią o kluczowym znaczeniu jest zapewnienie, by równoważne środki, które są oparte na wspólnych zasadach i z których każdy w odpowiedni sposób służy ograniczeniu odpowiednich zagrożeń dla zdrowia, były wzajemnie uznawane w miejscu wylotu i w miejscu przylotu. Aby to ułatwić, przydatne jest opracowanie konkretnych kryteriów, które należy przełożyć na podejście uznawane w skali międzynarodowej. Korzystanie z równoważnych norm oraz stosowanie zasady wzajemności w odniesieniu do środków i ich uznawania mogą stanowić podstawowe czynniki umożliwiające przywrócenie transportu lotniczego w UE i w kontekście globalnym. W związku z tym zasadnicze znaczenie będzie miała ścisła współpraca z państwami spoza UE i partnerami międzynarodowymi, w tym z Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

47. We współpracy z Komisją, Europejskim Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób (ECDC) i właściwymi organami Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) przedstawi w najbliższych tygodniach techniczne wytyczne operacyjne mające na celu ułatwienie skoordynowanego podejścia i wspieranie krajowych organów ds. lotnictwa, przedsiębiorstw lotniczych, portów lotniczych oraz pozostałych zainteresowanych stron z branży. Te techniczne wytyczne operacyjne będą uwzględniać zasady zarządzania bezpieczeństwem opracowane w celu zapewnienia bezpieczeństwa europejskiego systemu lotnictwa i będą obejmować podstawowy protokół dotyczący zapewnienia w lotnictwie bezpieczeństwa pod względem zdrowia, który proponuje się stosować w całej UE.

48. Protokół ten powinien obejmować następujące środki:

a) Zwiększenie wentylacji, filtrowanie powietrza wg standardów obowiązujących w szpitalach oraz pionowy przepływ powietrza.

b) Ograniczenie ryzyka zakażenia w trakcie całej podróży (np. poprzez unikanie skupisk pasażerów i ograniczenie interakcji na pokładzie statku powietrznego, określenie najlepszej procedury przydzielania miejsc w oparciu o ograniczenia techniczne oraz preferowanie dokumentów w formie elektronicznej i elektronicznych środków płatności).

c) Ograniczenie ruchu w kabinie (np. mniej bagażu kabinowego, mniejsza liczba interakcji z członkami załogi).

d) Odpowiednie zarządzanie przepływami pasażerów (np. zalecanie pasażerom wcześniejszego przybycia na lotnisko, preferowanie elektronicznej/samodzielnej odprawy biletowo-bagażowej, zapewnienie odpowiednich odstępów i ograniczenie kontaktów w punktach odbioru bagażu, punktach kontroli bezpieczeństwa i kontroli granicznej, przy wchodzeniu na pokład oraz przy nadawaniu bagażu); przed podróżą należy zapewnić pasażerom zrozumiałe informacje na temat procedur obowiązujących w porcie lotniczym.

49. W przyszłych technicznych wytycznych operacyjnych EASA i ECDC określone zostaną, w ścisłej koordynacji z właściwymi organami krajowymi, dodatkowe środki służące ograniczeniu ryzyka, mając na uwadze spójne wdrożenie w całej UE środków w zakresie wykonywania lotów.

c) *Transport drogowy*

50. W celu ograniczenia ryzyka zakażenia dla użytkowników dróg należy zapewnić wysokie standardy higieny we wszystkich częściach terminali, w miejscach odpoczynku (np. przy autostradach), w zadaszonych obiektach parkingowych, na stacjach paliw i stacjach ładowania, obejmujące między innymi regularne czyszczenie i dezynfekowanie. Na stacjach paliw i stacjach ładowania należy wprowadzić zarządzanie przepływem pasażerów. W przypadku gdy zapewnienie należytego poziomu ochrony zdrowia publicznego nie jest możliwe, należy rozważyć zamknięcie danych miejsc odpoczynku lub stacji paliw/ładowania.

51. Transport autobusowy i autokarowy: Stopniowe wznowienie transportu autobusowego i autokarowego będzie wymagać wprowadzenia odpowiednich środków, z uwzględnieniem różnic między transportem regionalnym i długodystansowym. W szczególności w odniesieniu do międzynarodowych przewozów autobusowych i autokarowych konieczna jest koordynacja podejść przez zainteresowane państwa członkowskie oraz operatorów, tak aby zapewnić ich skuteczność. Należy wprowadzić praktyki służące zapewnieniu bezpieczeństwa operacyjnego, na przykład wchodzenie do pojazdów tylnymi drzwiami oraz korzystanie do celów wentylacji w jak największym stopniu z okien zamiast z klimatyzacji. Ponadto w jak największym stopniu należy zoptymalizować wykorzystanie miejsc siedzących (np. członkowie jednej rodziny mogą siedzieć koło siebie, podczas gdy osoby niepodróżujące razem powinny być rozdzielane). W minibusach pasażerowie nie powinni móc siedzieć obok kierowcy, chyba że możliwe jest fizyczne oddzielenie. Operatorom regularnych przewozów autobusowych należy stworzyć możliwości stopniowego przywrócenia sieci połączeń w zależności od krajowych ograniczeń. Aby to ułatwić, państwa członkowskie powinny wprowadzić uproszczone i przyspieszone procedury umożliwiające operatorom szybkie dostosowanie świadczonych przez nich usług bez uszczerbku dla zdrowia i bezpieczeństwa pracowników transportu. Tam, gdzie to możliwe, należy ograniczyć kontakt personelu z bagażem pasażerów a pasażerowie powinni sami zająć się załadunkiem i wyładunkiem swojego bagażu.

52. Transport samochodowy na żądanie (taksówki, prywatne samochody do wynajęcia): W trakcie pandemii usługi taksówkarskie oraz świadczone w formie prywatnych samochodów do wynajęcia są zasadniczo nadal realizowane – przy zachowaniu szczególnych środków ochronnych w przypadku kierowców oraz z ograniczeniem w postaci możliwości przewożenia tylko jednej osoby lub ewentualnie większej ich liczby, o ile należą one do tego samego gospodarstwa domowego. Świadczenie tych usług powinno być w dalszym ciągu możliwe przy zastosowaniu szczególnych środków higieny oraz środków ograniczających ryzyko. Przedsiębiorstwa powinny zapewnić kierowcom maski i środki dezynfekujące. Wnętrza pojazdów powinny być dezynfekowane tak często, jak to możliwe. Kierowcy taksówek i prywatnych samochodów do wynajęcia powinni unikać fizycznego kontaktu z pasażerami i zawsze powinny być preferowane płatności elektroniczne. W celu ograniczenia kontaktu z pasażerami przedsiębiorstwa powinny zapewnić kierowcom możliwości separacji fizycznej w pojazdach (np. przesłony lub bariery z tworzywa sztucznego). Pasażerowie nie powinni mieć możliwości siedzieć obok kierowcy, chyba że możliwe jest fizyczne oddzielenie. Przedsiębiorstwa powinny udzielać pasażerom odpowiednich informacji przed rozpoczęciem kursu.

d) *Transport kolejowy*

53. Przywrócenie transportu pasażerskiego wymaga upewnienia pasażerów, że korzystanie z transportu zbiorowego jest bezpieczne. Wprowadzone środki muszą być należycie komunikowane, widoczne i skuteczne. W szczególności w odniesieniu do międzynarodowych przewozów kolejowych konieczna jest koordynacja środków przez zainteresowane państwa członkowskie oraz operatorów, tak aby zapewnić ich skuteczność. Stowarzyszenia działające w branży kolejowej oraz organizacje pracowników tego sektora wspólnie pracują już nad jednolitymi zasadami.

54. Ze względu na dużą liczbę przewożonych codziennie pasażerów oraz liczbę obsługiwanych stacji przestrzeganie ogólnych zasad bezpiecznego zachowania w celu ochrony zdrowia publicznego, a w szczególności zasady zachowania bezpiecznej odległości, zależy również od należytej staranności i poczucia odpowiedzialności każdego pasażera. Wyrywkowe kontrole powinny zapewnić odpowiedni poziom zachowania zgodności.

55. Ponieważ przedsiębiorstwa kolejowe nie zaprzestały działalności w trakcie pandemii COVID-19, już obecnie stosuje się szereg środków, które można utrzymać i w razie potrzeby dostosować:

a) W razie konieczności należy stosować wymogi dotyczące zachowania bezpiecznej odległości, w szczególności dopóki liczba pasażerów utrzymuje się na stosunkowo niskim poziomie. Aby ułatwić zachowanie bezpiecznej odległości między pasażerami, należy w razie potrzeby zwiększyć częstotliwość połączeń oraz liczbę miejsc w pociągach, tak aby zmniejszyć ewentualne zatłoczenie.

b) Przewoźnicy kolejowi powinni wprowadzić obowiązkową rezerwację miejsc w pociągach dalekobieżnych i regionalnych, obejmującą podanie nazwiska oraz miejsca wyjazdu i miejsca docelowego każdego z pasażerów. Inną możliwością, zwłaszcza w przypadku pociągów kursujących na krótkich trasach, jest obowiązek pozostawiania wolnych miejsc między pasażerami, chyba że należą oni do tego samego gospodarstwa domowego.

c) W celu zarządzania przepustowością przewoźnicy kolejowi powinni korzystać z pokładowych systemów liczenia pasażerów dostępnych zwłaszcza w przypadku pociągów podmiejskich (w oparciu o pomiar masy i bramki świetlne, jak również algorytmy telewizji przemysłowej, które nie pozwalają na identyfikację osób). Konieczne mogą być elastyczne dostosowania rozkładów jazdy i przydziałów tras, w tym skoordynowana optymalizacja przepustowości, tak aby uwzględnić popyt oraz potrzebę zmniejszenia zatłoczenia w pociągach.

d) Na stacjach należy wprowadzić zarządzanie przepływem pasażerów. W przypadku gdy zapewnienie należytego poziomu ochrony zdrowia publicznego nie jest możliwe, należy rozważyć zamknięcie określonych przystanków lub stacji.

e) Przy pomocy zachęt, np. w postaci odpowiedniej polityki cenowej lub elastycznych godzin pracy, należy w przypadku pociągów podmiejskich skłaniać do podróżowania poza godzinami szczytu, tak aby uniknąć zatłoczenia.

f) Aby uniknąć sytuacji, w których pasażerowie muszą dotykać drzwi lub przycisków, drzwi wagonów powinny otwierać się na każdej stacji automatycznie (lub powinny być otwierane zdalnie przez kierowcę).

56. Agencja Kolejowa Unii Europejskiej (ERA), która posiada odpowiednią wiedzę fachową w zakresie operacji kolejowych oraz wspólnych metod oceny bezpieczeństwa, jak również dysponuje rozległą siecią kanałów komunikacji (z organami, przewoźnikami i producentami), gotowa jest odegrać kluczową rolę w zapewnieniu wymiany najlepszych praktyk. Wspólne Przedsięwzięcie Shift2Rail bada już możliwości wsparcia prac nad aplikacjami, które byłyby oparte na zanonimizowanych i zagregowanych danych ([18]) i ułatwiałyby analizę powstawania tłoku na stacjach kolejowych; mogłyby one przynieść korzyści również innym formom transportu publicznego.

e) *Transport wodny*

57. Wybuch pandemii doprowadził do znacznego ograniczenia wodnego transportu pasażerskiego. Przywrócenie zaufania zarówno wśród pasażerów, jak i załóg statków, będzie wymagało wprowadzenia środków służących zapewnieniu zdrowia publicznego. Środki te powinny być dostosowane do rodzaju statku oraz charakteru i długości rejsu, które w przypadku transportu wodnego potrafią być znacznie zróżnicowane. Może zaistnieć potrzeba zwiększenia liczby statków i rejsów, zwłaszcza tam, gdzie transport przy użyciu promów odgrywa kluczową rolę w zapewnieniu połączeń z obszarami oddalonymi i wyspami.

([18]) Zalecenie Komisji (UE) 2020/518 z dnia 8 kwietnia 2020 r. w sprawie wspólnego unijnego zestawu instrumentów ułatwiającego wykorzystanie technologii i danych w celu zwalczania kryzysu wywołanego przez COVID-19 i wyjścia z niego, w szczególności w odniesieniu do aplikacji mobilnych i wykorzystywania zanonimizowanych danych dotyczących mobilności (Dz.U. L 114 z 14.4.2020, s. 7).

58. Środki dotyczące pracowników transportu morskiego szczegółowo określono w wytycznych w sprawie ochrony zdrowia osób przebywających na pokładach statków ([19]). Pracownicy, w tym ci znajdujący się na pokładach statków oraz w portach, powinni mieć dostęp do środków ochrony indywidualnej ([20]) oraz odpowiedniej opieki medycznej przez cały czas pracy. Bezpośrednie interakcje między osobami znajdującymi się na pokładzie powinny być w jak największym stopniu ograniczone w celu uniknięcia ryzyka zarażenia.

59. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) jest gotowa ułatwić wymianę najlepszych praktyk oraz informacji, które mogą być przydatne dla właściwych organów i zainteresowanych stron (np. na temat śledzenia statków, sprawozdawczości w zakresie zdrowia itp.). Ponadto, z uwagi na międzynarodowy charakter transportu morskiego, dla ułatwienia globalnej współpracy oraz zapewnienia równoważności i wzajemności w odniesieniu do środków i praktyk związanych z COVID-19 istotna będzie współpraca z państwami spoza UE i organizacjami międzynarodowymi, w tym z Międzynarodową Organizacją Morską (IMO).

60. W oparciu o zgromadzone dotychczas doświadczenia oraz środki wprowadzone już przez państwa członkowskie operatorzy oraz wszystkie inne podmioty zaangażowane w transport wodny (porty, terminale promowe, właściwe organy krajowe) powinny stosować następujące środki:

    a) Zapewnienie możliwości przestrzegania na statkach wymogów dotyczących zachowania bezpiecznej odległości, w tym przez zmniejszenie maksymalnej liczby pasażerów.

    b) Ograniczenie dostępu do nabrzeży, przy których odbywa się wejście na pokład i zejście z pokładu, do pasażerów posiadających ważny bilet oraz przydzielanie pasażerom konkretnych miejsc.

    c) Porty powinny rozważyć wprowadzenie specjalnych pasów ruchu umożliwiających oddzielne wejście na statek i opuszczenie statku przez pasażerów.

    d) Jeżeli pozwalają na to warunki, umieszczenie jak największej liczby pasażerów na otwartych przestrzeniach na statku.

    e) Jeżeli podczas krótkich rejsów (np. nieprzekraczających godziny) pasażerom zaleca się (lub nakłada się na nich wymóg), by na pokładzie promu pozostali w swoim pojeździe, środek taki powinien być stosowany wyłącznie na otwartych pokładach, chyba że zgodnie z obowiązującymi przepisami UE wprowadzono dodatkowe środki ostrożności. W razie potrzeby należy dostosować pojemność pokładów w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz zapewnić obecność personelu przeszkolonego w zakresie gaszenia pożarów.

    f) Czyszczenie i dezynfekcja statków oraz obiektów lądowych powinny odbywać się zgodnie z „Zalecanymi procedurami" ([21]) konsorcjum wspólnego działania UE „Healthy Gateways".

    g) Statki wycieczkowe, a w stosownych przypadkach również promy powinny opracować specjalne protokoły na potrzeby czyszczenia i higieny służące zminimalizowaniu ryzyka zarażenia między kabinami pasażerskimi.

    h) Operatorzy statków oraz obiektów lądowych powinni wspólnie opracować protokoły mające zastosowanie w odniesieniu do osób, u których podejrzewa się lub u których potwierdzono zarażenie COVID-19, obejmujące środki obowiązujące przed rejsem, w trakcie rejsu i po jego zakończeniu. W tym celu powinny być dostępne procedury kontroli sanitarnych, jak również zapewnić należy pomieszczenia do celów kwarantanny i odpowiednią interakcję z osobą objętą kwarantanną.

    i) Statki wycieczkowe powinny dysponować odpowiednimi zdolnościami w zakresie przeprowadzania na pokładzie testów na COVID-19, z których należy korzystać w przypadku podejrzenia zarażenia się pasażera lub członka załogi.

61. Wcześniejsze przypadki zakażeń COVID-19 na pokładach statków wycieczkowych ujawniły szczególnie trudną sytuację w przypadku zamkniętych środowisk w trakcie długich rejsów. Zanim statki wycieczkowe wznowią rejsy, operatorzy statków powinni wprowadzić rygorystyczne procedury mające na celu zmniejszenie ryzyka zarażenia na pokładzie oraz zapewnienie odpowiedniej opieki medycznej w przypadku infekcji. Stopniowe wznowienie rejsów wycieczkowych powinno być koordynowane na poziomie UE i na szczeblu międzynarodowym, przy uwzględnieniu sytuacji pod względem zdrowia publicznego w danych krajach. Przed rozpoczęciem rejsów operatorzy statków wycieczkowych powinni uzgodnić z operatorami portów na trasie rejsu, że w razie potrzeby

([19]) Komunikat Komisji „Wytyczne w sprawie ochrony zdrowia, repatriacji i organizacji podróży dla marynarzy, pasażerów i innych osób znajdujących się na pokładach statków" (Dz.U. C 119 z 14.4.2020, s. 1).

([20]) EU Healthy Gateways Joint Action, „Overview of Personal Protective Equipment (PPE) recommended for staff at Points of Entry and crew on board conveyances in the context of COVID-19".

([21]) Zalecane procedury czyszczenia i dezynfekcji statków w okresie pandemii lub gdy na pokładzie odnotowano przypadek COVID-19: https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_Cleaning_Disinfection_ships_09_4_2020_F.pdf?ver=2020-04-09-124859-237

pasażerowie i członkowie załóg będą mogli otrzymać niezbędną pomoc medyczną, jak również że możliwe będzie zorganizowanie repatriacji oraz dokonanie zmian w składzie załogi. Aby zapewnić ciągłość i bezpieczeństwo transportu morskiego, Komisja będzie w dalszym ciągu podejmować kroki w celu ułatwienia i koordynacji działań państw członkowskich, które to działania mają umożliwić wymianę załóg w portach na ich terytorium.

f) *Mobilność na obszarach miejskich*

62. W wielu miastach i regionach transport publiczny (autobusy, metro, tramwaje, kolej podmiejska itp.) w dalszym ciągu funkcjonował w trakcie pandemii COVID-19. Aby przygotować się na ponowny wzrost liczby pasażerów, należy wprowadzić odpowiednie środki w celu zapewnienia możliwie największego bezpieczeństwa pasażerów, takie jak:

    a) Wymóg zachowania minimalnej bezpiecznej odległości, na przykład przy wykorzystaniu naklejek lub oznaczeń na podłodze w celu wskazywania pasażerom w pojazdach takiej bezpiecznej odległości.

    b) Należy ograniczyć do minimum kontakty między kierowcami/maszynistami a pasażerami (np. przy pomocy barier, zablokowania drzwi wejściowych z przodu pojazdu, poprzez promowanie biletów elektronicznych i elektronicznych metod płatności).

    c) Zwiększenie i dostosowanie częstotliwości kursów, jak również dostosowanie tras, tak aby wraz ze wzrostem liczby pasażerów nadal umożliwiać zachowanie bezpiecznej odległości oraz w celu lepszego obsługiwania niektórych miejsc docelowych (np. tych, do których udaje się szczególnie duża liczba pasażerów).

    d) Aby uniknąć sytuacji, w których pasażerowie muszą dotykać drzwi lub przycisków, drzwi wagonów powinny otwierać się na każdej stacji automatycznie (lub powinny być otwierane zdalnie przez kierowcę).

    e) Optymalizacja przepływów pasażerów na stacjach i w węzłach transportowych w celu uniknięcia zatłoczenia i godzin szczytu, a także w celu ograniczenia kontaktów, dzięki wykorzystaniu innowacyjnych technologii i aplikacji mobilnych (np. prognozowanie zatłoczenia oraz zagęszczenia pasażerów populacji w określonych miejscach, instalacja w drzwiach liczników zliczających pasażerów wraz z ograniczeniem dostępu po osiągnięciu maksymalnego poziomu, rezerwację terminów itp.) oraz zwiększeniu elastyczności godzin pracy.

63. Kwestią o podstawowym znaczeniu jest jasne informowanie o wszystkich zastosowanych środkach, tak aby ułatwić ich sprawne wdrożenie, uspokoić obywateli i podtrzymać ich zaufanie do transportu publicznego. Kampanie informacyjne (np. w postaci naklejek wskazujących, jak i gdzie należy się ustawiać) również okazały się skuteczne. Wiele środków, które mogą być wymagane (np. w zakresie zarządzania zatłoczeniem, dostępu do węzłów transportowych i pojazdów, utrzymania bezpiecznej odległości itp.) wiąże się ze skutkami, które wykraczają poza kompetencje podmiotów odpowiedzialnych za transport publiczny, i powinny one być opracowywane we współpracy z organami ds. zdrowia i innymi zainteresowanymi stronami, przy jasnym określeniu praw i obowiązków każdego z podmiotów. Dodatkowe koszty wiążące się z tymi środkami mogłyby zostać uwzględnione w umowach o zamówienia publiczne na usługi.

64. Rozwiązania w zakresie mobilności współdzielonej: Przedsiębiorstwa prowadzące działalność w zakresie mobilności współdzielonej powinny podjąć różne działania w celu ochrony kierowców i pasażerów przed zakażeniem. Pojazdy z wypożyczalni samochodów powinny być starannie dezynfekowane po każdym wypożyczeniu, a pojazdy wykorzystywane w systemach wspólnego użytkowania samochodów powinny być dezynfekowane co najmniej raz w każdym dniu, w którym są wykorzystywane. Należy zintensyfikować dezynfekcję w przypadku usług świadczonych z wykorzystaniem stacji bazowych (np. współdzielonych rowerów). Wypożyczalnie hulajnóg i rowerów z napędem elektrycznym powinny poddawać takie pojazdy dezynfekcji najpóźniej w momencie doładowywania/wymiany akumulatora.

65. Mobilność oparta na aktywności fizycznej: Wiele europejskich miast podejmuje działania, dzięki którym mobilność oparta na aktywności fizycznej (tj. np. poruszanie się pieszo lub na rowerze) mogłaby stanowić bezpieczną i atrakcyjniejszą alternatywę w trakcie trwania pandemii COVID-19. Na obszarach miejskich można by rozważyć tymczasowe poszerzenia chodników oraz zwiększenie udziału tych części dróg, które są przeznaczone dla różnych form mobilności opartej na aktywności fizycznej, tak aby ułatwić obywatelom przemieszczanie się w bezpieczny i skuteczny sposób, przy jednoczesnym ograniczeniu prędkości pojazdów w obszarach o zwiększonym wykorzystaniu tego rodzaju form mobilności.

66. Na wyspecjalizowanych platformach i forach trwa już wymiana najlepszych praktyk, pomysłów i innowacji służących bezpiecznej mobilności na obszarach miejskich i podmiejskich w trakcie trwania pandemii COVID-19 i będzie ona miała kluczowe znaczenie dla dalszego rozwoju tego rodzaju form współpracy i wymiany wiedzy. Również Komisja zgromadzi przedstawicieli państw członkowskich, władz lokalnych oraz zainteresowanych stron działających w obszarze mobilności miejskiej w celu analizy wpływu pandemii, wyciągnięcia wniosków i podsumowania zebranych dotychczas doświadczeń oraz określenia szans dla przyszłej, bardziej zrównoważonej mobilności w UE, zgodnej z Europejskim Zielonym Ładem.

IV. **Wniosek**

67. Komisja będzie kontynuować współpracę z innymi instytucjami, agencjami i organami UE, państwami członkowskimi, zainteresowanymi stronami z sektora transportu i partnerami międzynarodowymi w celu koordynacji działań i ułatwienia stosowania niniejszych wytycznych w przejrzysty i obiektywny sposób. Komisja będzie w szczególności kontrolować, czy środki ograniczające rozprzestrzenianie się koronawirusa oraz ich stopniowe znoszenie nie osłabiają jednolitego rynku ani nie mają sprzecznych z Traktatami skutków dyskryminujących dla unijnych operatorów transportu i usługodawców, jak również czy nie prowadzą do dyskryminacji między obywatelami lub pracownikami unijnymi ze względu na ich przynależność państwową.

68. Sytuacja nadal rozwija się dynamicznie, w związku z czym Komisja będzie kontynuować współpracę z właściwymi organami, organizacjami skupiającymi zainteresowane strony, operatorami transportu i podmiotami świadczącymi usługi transportowe, tak aby dostosowywać i aktualizować stosowane przez nas podejścia i środki z uwzględnieniem najnowszych zmian sytuacji epidemiologicznej, napływających opinii na temat skuteczności aktualnych środków oraz potrzeb obywateli UE i naszej gospodarki. Dopóki trwa pandemia COVID-19, organy publiczne, zainteresowane strony i obywatele muszą zachować czujność i utrzymywać wysoki poziom gotowości na wypadek ewentualnego wzrostu liczby zakażeń. W tym kontekście Komisja będzie stale monitorować stosowanie niniejszych wytycznych i w razie konieczności dokona ich aktualizacji w celu zapewnienia ich skuteczności w zmieniających się okolicznościach.

69. Przy całej koncentracji na kwestii wznowienia usług transportowych i połączeń należy również wybiec myślami w przyszłość i dążyć do zrównoważonego i inteligentnego ożywienia unijnego sektora transportu, tak by odzyskał swoją siłę sprzed kryzysu, utrzymał konkurencyjność w skali światowej oraz w dalszym ciągu stanowił fundamentalną część unijnej gospodarki i życia obywateli Unii. Doświadczenia zebrane w trakcie kryzysu wywołanego przez COVID-19 zostaną uwzględnione w przyszłej strategii w sprawie zrównoważonej i inteligentnej mobilności, która zostanie przedstawiona jeszcze w 2020 r.