



Βρυξέλλες, 28.10.2020  
COM(2020) 685 final

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ  
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ  
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

**σχετικά με την αναβάθμιση των πράσινων λωρίδων για τις μεταφορές ώστε να συνεχίσει  
να λειτουργεί η οικονομία κατά την αναζωπύρωση της πανδημίας της COVID-19**

# ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

**σχετικά με την αναβάθμιση των πράσινων λωρίδων για τις μεταφορές ώστε να συνεχίσει να λειτουργεί η οικονομία κατά την αναζωπύρωση της πανδημίας της COVID-19**

## I. Εισαγωγή

1. Κατά την έξαρση της πανδημίας COVID-19 στις αρχές της άνοιξης του 2020, για να προστατεύσουν τη δημόσια υγεία, τα κράτη μέλη συχνά έκλεισαν τα σύνορά τους με κατακερματισμένο και ασυντόνιστο τρόπο, μεταξύ άλλων και για την κυκλοφορία των εμπορευμάτων. Το γεγονός αυτό προκάλεσε αρχικά διαταραχή της ενιαίας αγοράς καθώς αυξήθηκαν οι χρόνοι αναμονής για τα εμπορευματικά οχήματα στα σύνορα και σταμάτησαν οι εμπορευματικές πτήσεις, πράγμα που με τη σειρά του προκάλεσε ελλείψεις και αβεβαιότητα στην προμήθεια αγαθών. Είχε ως αποτέλεσμα οι καταναλωτές να κάνουν αγορές υπό το κράτος πανικού και να δημιουργηθούν ελλείψεις ακόμη και σε βασικά ιατρικά είδη.
2. Για τους λόγους αυτούς, στις 23 Μαρτίου η Επιτροπή εξέδωσε την ανακοίνωση για τις πράσινες λωρίδες<sup>1</sup> ως συνέχεια των κατευθυντήριων οδηγιών σχετικά με τα μέτρα διαχείρισης των συνόρων για την προστασία της υγείας και τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας εμπορευμάτων και βασικών υπηρεσιών<sup>2</sup>. Η κεντρική ιδέα των πράσινων λωρίδων είναι η διασφάλιση της συνεχούς λειτουργίας των αλυσίδων εφοδιασμού στην ενιαία αγορά και η αποφυγή πιθανών ελλείψεων. Σύμφωνα με την ιδέα αυτή, τα φορτηγά οχήματα δεν πρέπει να αντιμετωπίζουν συνολική καθυστέρηση άνω των 15 λεπτών κατά τη διέλευση των εσωτερικών συνόρων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), ανεξάρτητα από τα εμπορεύματα που μεταφέρουν, και θεσπίζονται συνοδευτικές διατάξεις για τους εργαζομένους στον τομέα των μεταφορών.
3. Το κλείσιμο των συνόρων και η επαναφορά άλλων μέτρων ή ελέγχων των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών, ιδίως στα σύνορα ή πίσω από αυτά, μπορούν να προκαλέσουν σημαντικές κοινωνικές και οικονομικές διαταραχές και μεγάλα προβλήματα για τις εμπορευματικές μεταφορές και την εφοδιαστική, καθώς και για την κυκλοφορία των προσώπων, και μάλιστα σε περίοδο κρίσης. Επιπλέον, το κλείσιμο των συνόρων για τη μεταφορά εμπορευμάτων στο παρόν στάδιο είναι αναποτελεσματικό για την καταπολέμηση της εξάπλωσης του ιού<sup>3</sup>.
4. Ο κεντρικός στόχος για τον μέγιστο χρόνο αναμονής στην πράσινη λωρίδα έχει επιτευχθεί στα περισσότερα οδικά σύνορα.

---

<sup>1</sup> C(2020) 1897 final

[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/2020-03-23-communication-green-lanes\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/2020-03-23-communication-green-lanes_en.pdf)

<sup>2</sup> C(2020) 1753 final

[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0316\(03\)&from=EL](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0316(03)&from=EL)

<sup>3</sup> Το κλείσιμο των συνόρων θα καθυστερήσει την εισαγωγή του ιού σε μια χώρα μόνον εάν είναι σχεδόν απόλυτο και εάν εφαρμοστεί ταχέως κατά τα πρώτα στάδια πριν από την ανίχνευση του πρώτου αυτόχθονου κρούσματος, πράγμα εφικτό μόνο σε συγκεκριμένα, απομονωμένα περιβάλλοντα (π.χ. σε νησιωτικά κράτη) <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions-september-2020.pdf>

Στις 19 Μαρτίου 2020, οι χρόνοι διέλευσης των συνόρων από φορτηγά ήταν πολύ μακρείς, με μεγάλες ουρές στα σύνορα μεταξύ Γερμανίας και Πολωνίας (μεταξύ 20 και 50 χλμ.), μεταξύ Γερμανίας και Γαλλίας (πάνω από 20 χλμ.), μεταξύ Τσεχικής Δημοκρατίας και Γερμανίας (13 χλμ.) και Σλοβακίας (16 χλμ.), Σλοβακίας και Ουγγαρίας (16 χλμ.) και μεταξύ Ουγγαρίας και Ρουμανίας (16 χλμ.). Σε άλλα σύνορα καταγράφηκαν χρόνοι αναμονής από μία έως τρεις ώρες: π.χ. μεταξύ Γαλλίας και Ιταλίας, Γαλλίας και Γερμανίας· μεταξύ Σλοβενίας και Κροατίας· μεταξύ Ουγγαρίας και Ρουμανίας· μεταξύ Γερμανίας και Βελγίου· μεταξύ Σλοβακίας και Ουγγαρίας. Εάν δεν αντιμετωπιστεί, η κατάσταση αυτή θα μπορούσε να οδηγήσει στην κατάρρευση της εσωτερικής αγοράς αγαθών και στη διατάραξη των αλυσίδων εφοδιασμού. Η επιβατική κίνηση διακόπηκε σε μεγάλο βαθμό κατά την κορύφωση της πανδημίας. Χάρη στη δράση που αναλήφθηκε σε επίπεδο ΕΕ, η οποία εφαρμόστηκε σε πλήρη συνεργασία με τα κράτη μέλη της ΕΕ, η ροή των εμπορευματικών μεταφορών συνεχίστηκε.

Η συμμόρφωση με την ανακοίνωση για τις πράσινες λωρίδες βελτίωσε σημαντικά την κατάσταση όσον αφορά τον χρόνο αναμονής στα σύνορα και, ως εκ τούτου, στις εμπορευματικές μεταφορές.

5. Τώρα, εν μέσω αναζωπύρωσης της πανδημίας, είναι σημαντικό να ελαχιστοποιηθεί η διαταραχή που προκαλούν στην οικονομία και τις επιχειρήσεις τα μέτρα προστασίας της δημόσιας υγείας. Τόσο η βιομηχανία όσο και ο τομέας των μεταφορών έχουν πληγεί βαριά από την κρίση και δεν μπορούν να αντέξουν άλλο πλήγμα. Δεδομένων των σοβαρών επιπτώσεων των ζημιών που σχετίζονται με την COVID-19 και την οικονομική ύφεση, είναι πλέον καθοριστικής σημασίας να συνεχίσει να λειτουργεί η οικονομία. Οι εμπορευματικές μεταφορές έχουν συστημική σημασία για την Ένωση όσον αφορά τη διατήρηση της οικονομίας της σε λειτουργία, τόσο σε εσωτερικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, πράγμα που θα επιτευχθεί μόνον εάν τα αγαθά και οι υπηρεσίες είναι σε θέση να κυκλοφορούν ελεύθερα σε μια ομαλά λειτουργούσα και δυναμική ενιαία αγορά και εάν εξασφαλίζεται ουσιαστική συνδεσιμότητα τόσο για τους εργαζόμενους στον τομέα των μεταφορών όσο και για τους επιβάτες, στον βαθμό που αυτό είναι συμβατό με την προστασία της δημόσιας υγείας. Οι επιχειρήσεις, τα εργοστάσια, οι ιατρικές εγκαταστάσεις και το εμπόριο χρειάζονται να έχουν τη βεβαιότητα ότι οι αλυσίδες εφοδιασμού θα λειτουργούν και ότι το προσωπικό θα είναι σε θέση να μετακινείται, μεταξύ άλλων και σε διασυνοριακό επίπεδο.
6. Οι στόχοι της ανακοίνωσης του Μαρτίου 2020 εξακολουθούν να ισχύουν πλήρως. Ωστόσο, επτά μήνες αφότου θεσπίστηκαν για πρώτη φορά, πρέπει τώρα να ενισχύσουμε ορισμένες από τις αρχές της ανακοίνωσης για τις πράσινες λωρίδες με βάση τα διδάγματα που αντλήθηκαν και να τις καταστήσουμε κατάλληλες για την αναζωπύρωση της πανδημίας. Στην παρούσα ανακοίνωση προσδιορίζονται μέτρα που, δεδομένου του συνδυασμού των επιτακτικών υγειονομικών και οικονομικών αναγκών που αντιμετωπίζουμε, θα συνεχίσουν να διασφαλίζουν τη ροή των εμπορευμάτων και την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών πέραν των συνόρων.
7. Προκειμένου η πρωτοβουλία της ΕΕ για τις πράσινες λωρίδες να συνεχίσει να στηρίζει αποτελεσματικά την οικονομία και να συμβάλλει στην ανάκαμψη, πρέπει να αντιμετωπίσουμε τα εναπομένοντα εμπόδια και να διατηρήσουμε την εύρυθμη

λειτουργία της ενιαίας αγοράς. Αυτό σημαίνει διασφάλιση της ροής των εμπορευματικών μεταφορών, στήριξη των εργαζομένων σε θέσεις κρίσιμης σημασίας στον τομέα των μεταφορών, βελτίωση της εφοδιαστικής των πολυτροπικών μεταφορών και παροχή ελάχιστης συνδεσιμότητας για τους επιβάτες ανά πάσα στιγμή. Ο συντονισμός, η συνεργασία και η διαφάνεια έχουν αποδειχθεί απαραίτητα στοιχεία και θα παραμείνουν απαραίτητα προκειμένου η ενιαία αγορά να είναι σε θέση να ανταποκρίνεται σε μελλοντικές κρίσεις.

## **II. Αναβάθμιση πράσινων λωρίδων: διασφάλιση της απρόσκοπτης ροής των εμπορευματικών μεταφορών και της εφοδιαστικής**

8. Ενώ το 90 % των 178 σημείων διέλευσης του δικτύου ΔΕΔ-Μ συμμορφώνεται με την ανακοίνωση για τις πράσινες λωρίδες, περίπου στο 5 % των σημείων διέλευσης των συνόρων εξακολουθούν να καταγράφονται χρόνοι αναμονής πολύ πάνω από 15 λεπτά, κυρίως στα σύνορα εντός της ΕΕ εκτός Σένγκεν. Για τη στήριξη των εμπορευματικών ροών και του κλάδου των μεταφορών, τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας αλυσίδων εφοδιασμού και την πρόληψη νέων ελλείψεων αγαθών, είναι πλέον καιρός να ληφθεί μέριμνα ώστε να υπάρχουν οι υποστηρικτικές υπηρεσίες, η διαχείριση της κυκλοφορίας και ο εξοπλισμός που χρειάζονται για την ελαχιστοποίηση των καθυστερήσεων.
9. Καθώς τα κράτη μέλη λαμβάνουν νέα μέτρα και επιβάλλονται όλο και περισσότεροι μερικοί περιορισμοί κυκλοφορίας, υπάρχουν ήδη αναφορές για θέση εργαζόμενων στον τομέα των μεταφορών σε καραντίνα, χώρους ανάπαυσης που κλείνουν και οδηγούς που αδυνατούν να ανανεώσουν τις άδειές τους. Θα πρέπει επομένως να συνεχίσουμε να εφαρμόζουμε την ανακοίνωση για τις πράσινες λωρίδες προκειμένου να διατηρηθεί η ροή των μεταφορών και, όπου χρειάζεται, οι μεταφορές να βελτιωθούν περισσότερο ώστε, ανεξάρτητα από την έκταση άλλων υγειονομικών μέτρων που έχουν θεσπιστεί, να επιτευχθούν, κατ' ελάχιστον, τα εξής:
  - Όλα τα εμπορευματικά οχήματα/σκάφη και το προσωπικό του τομέα των μεταφορών θα πρέπει να συνεχίσουν να αντιμετωπίζονται χωρίς διακρίσεις, ανεξάρτητα από την προέλευση, τον προορισμό ή τη χώρα ταξινόμησης/νηολόγησης του οχήματος/σκάφους ή την ιθαγένεια του οδηγού/πληρώματος.
  - Τα οχήματα που μεταφέρουν οποιοδήποτε είδους εμπορεύματα σε επαγγελματική βάση θα πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιούν τις «πράσινες λωρίδες» διέλευσης των συνόρων.
  - Οι πρόσθετες διαδικασίες διέλευσης των συνόρων λόγω της COVID-19 θα πρέπει να αποφεύγονται και οι διαδικασίες θα πρέπει να εξορθολογιστούν στα απολύτως αναγκαία. Δεν θα πρέπει να ζητείται από τους οδηγούς εμπορευματικών οχημάτων να επιδεικνύουν άλλο έγγραφο εκτός από την ταυτότητα και την άδεια οδήγησής τους.
  - Η ηλεκτρονική υποβολή/επίδειξη εγγράφων θα πρέπει να θεωρείται επαρκής και μάλιστα να ενθαρρύνεται (σημειώνουμε ότι ορισμένα κράτη μέλη έχουν πράγματι χρησιμοποιήσει την κρίση για να προωθήσουν τη χρήση της – βλ. κατωτέρω).
  - Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συντηρούν τους διαδρόμους διέλευσης, τουλάχιστον κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ. Η διέλευση μέσω μιας χώρας με όχημα, τόσο για ιδιωτικούς σκοπούς όσο και για συλλογική μεταφορά επιβατών, θα πρέπει να

επιτρέπεται, ανεξάρτητα από την αφετηρία της διαδρομής, χωρίς επίδειξη αποτελεσμάτων διαγνωστικής εξέτασης, εφόσον τα άτομα δεν εγκαταλείπουν τον (τους) διάδρομο(-ους) διέλευσης·

- Στον βαθμό και για την περίοδο που απαιτείται για την αντιμετώπιση καθυστερήσεων, τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να προβλέψουν παρεκκλίσεις όσον αφορά τους περιορισμούς οδήγησης που ισχύουν επί του παρόντος (απαγορεύσεις οδήγησης τα σαββατοκύριακα ή τη νύχτα, απαγορεύσεις για αποφυγή θορύβου, τομεακές απαγορεύσεις κ.λπ.) ώστε να διασφαλίσουν την ομαλή ροή των εμπορευματικών μεταφορών·
- Οι απαγορεύσεις κυκλοφορίας δεν θα πρέπει να ισχύουν για τις εμπορευματικές μεταφορές ή τους εργαζομένους στον τομέα των μεταφορών·
- Θα πρέπει να διασφαλιστεί η διαθεσιμότητα βοηθητικών υπηρεσιών, όπως η πρόσβαση σε σταθμούς ανεφοδιασμού, ελάχιστο επίπεδο υπηρεσιών υγιεινής (π.χ. χώροι ανάπαυσης με τουαλέτες και ντους), σίτιση (π.χ. φαγητά σε πακέτο, μηχανήματα αυτόματης πώλησης τροφίμων) και υπηρεσίες προσφοράς καταλυμάτων, ενώ τα κράτη μέλη θα πρέπει να δηλώνουν τις σχετικές τοποθεσίες τους στην εφαρμογή Green Lanes – βλ. κατωτέρω.

10. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η κυκλοφοριακή συμφόρηση που παρατηρείται σε ορισμένα σημεία διέλευσης των συνόρων δεν οφείλεται μόνο στη νόσο COVID-19 και ότι και πριν από την πανδημία υπήρχαν μεγάλοι χρόνοι αναμονής σε αυτά ακριβώς τα σημεία — για λόγους οργάνωσης και υποδομής, όπως ο ανεπαρκής αριθμός συνοριοφυλάκων στην περίπτωση των συνόρων Σένγκεν. Σήμερα, είναι σημαντικό τα κράτη μέλη, με βάση την ιδέα των πράσινων λωρίδων, να βελτιστοποιήσουν τη διέλευση των συνόρων μέσω ευφυών συστημάτων ελέγχου των συνόρων, να επανεξετάσουν την αναγκαιότητα ορισμένων απαγορευτικών μέτρων και να αναπτύξουν ευφυή συστήματα, όπως η είσπραξη τελών χρήσης του οδικού δικτύου χωρίς να χρειάζεται να σταματήσει το όχημα. Υπενθυμίζεται επίσης στα κράτη μέλη ότι το Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου των Νόσων (ECDC) συνιστά να μη γίνεται αδικαιολόγητη χρήση απολυμαντικών για την αντιμετώπιση της COVID-19<sup>4</sup>.

11. Η πανδημία της COVID-19 αποτέλεσε σημαντικό κίνητρο για την ανάπτυξη ψηφιακών λύσεων. Οι λύσεις αυτές μπορούν να επιταχύνουν τις διαδικασίες και να βοηθούν τους οδηγούς, τις επιχειρήσεις και τις αρχές να προβλέπουν καλύτερα την κυκλοφορία και να λαμβάνουν τα μέτρα τους. Τα εργαλεία αυτά, τα οποία βασίζονται στα ηλεκτρονικά παραστατικά μεταφοράς και φόρτωσης εμπορευμάτων, τα συστήματα ITS/RIS και τις ηλεκτρονικές τελωνειακές διατυπώσεις, θα πρέπει να είναι ευρέως διαθέσιμα, να γίνονται πάντα αποδεκτά και να εφαρμόζονται με εύχρηστο, απλό και αυτοματοποιημένο τρόπο. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να δημιουργεί το αναγκαίο νομοθετικό πλαίσιο και να στηρίζει οικονομικά τις «μεταφορές χωρίς χαρτί».

12. Η εφαρμογή Galileo Green Lane που δρομολογήθηκε τον Απρίλιο από τον Οργανισμό GSA έγινε δεκτή με θετικά σχόλια, τόσο από τους ενδιαφερόμενους φορείς του κλάδου όσο και από τα κράτη μέλη. Χάρη σε αυτή την εφαρμογή, οι οδηγοί φορτηγών μπορούν να λαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με την τήρηση του μέγιστου χρόνου αναμονής των 15 λεπτών για όλα τα σημεία διέλευσης των συνόρων και προσφέρεται

<sup>4</sup> <https://www.ecdc.europa.eu/en/publications-data/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions>

υποστήριξη στις συνοριακές αρχές. Ο Οργανισμός GSA θα θέσει εκ νέου σε λειτουργία την εφαρμογή το συντομότερο δυνατόν. Τα κράτη μέλη καλούνται να διαβιβάσουν στην Επιτροπή τις σχετικές πληροφορίες, για παράδειγμα σχετικά με τις εγκαταστάσεις ανάπαυσης και τους σταθμούς ανεφοδιασμού, προκειμένου να συμπεριληφθούν στην εφαρμογή Green Lanes. Η Επιτροπή θα εξετάσει τη δυνατότητα πρόσθετων λειτουργικών δυνατοτήτων για την εφαρμογή, για παράδειγμα η διεύρυνσή της ώστε να καλύπτει περισσότερα σημεία διέλευσης των συνόρων στις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων. Οι οδηγοί και οι διασυνοριακοί εργαζόμενοι ενθαρρύνονται επίσης να χρησιμοποιούν εφαρμογές ιχνηλάτησης επαφών.

13. Οι οδικές επιθεωρήσεις των φορτηγών είναι απαραίτητες για τη διασφάλιση της οδικής ασφάλειας όμως ταυτόχρονα θέτουν σε κίνδυνο την υγεία και την ασφάλεια των οδηγών και των επιθεωρητών. Για να μετριάσουν τους κινδύνους αυτούς κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να αντικαθιστούν, στο μέτρο του δυνατού, τις φυσικές επιθεωρήσεις με επιθεωρήσεις χωρίς επαφή και χωρίς χαρτί, με την αποδοχή ηλεκτρονικών εγγράφων και την εφαρμογή ψηφιακών λύσεων ώστε να μην είναι πλέον αναγκαία η είσοδος στο φορτηγό για την τηλεφόρτωση των δεδομένων του ταχογράφου.
14. Βέβαια, οι εμπορευματικές μεταφορές δεν σταματούν στα σύνορα της ΕΕ. Οι κατευθυντήριες οδηγίες για τις πράσινες λωρίδες συμβάλλουν στην ομαλή κινητικότητα των εμπορευμάτων<sup>5</sup> και των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών (συμπεριλαμβανομένων των ναυτικών) στα εξωτερικά σύνορα της ΕΕ. Κατά την εφαρμογή και τον συντονισμό των μέτρων των πράσινων λωρίδων, υπάρχει έντονη ανάγκη για ενίσχυση της συνεργασίας με όλες τις γειτονικές χώρες, δεδομένου ότι αποτελούν βασικούς εταίρους της ΕΕ. Οι εθνικές αρχές των μελών του ΕΟΧ και της Ελβετίας, καθώς και του Ηνωμένου Βασιλείου, το οποίο αντιμετωπίζεται ως μέλος της ΕΕ έως τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, συνεργάζονται στενά με τα κράτη μέλη και την Επιτροπή. Η Επιτροπή προσπαθεί να προωθήσει τη δημιουργία πράσινων λωρίδων στα έξι κράτη των Δυτικών Βαλκανίων (WB6). Η πρωτοβουλία αυτή, η οποία αποσκοπεί στη διασφάλιση ομαλών ροών διαμετακόμισης στην περιοχή και με την ΕΕ, έχει αποδειχθεί πολύ επιτυχημένο παράδειγμα περιφερειακής συνεργασίας. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να εργάζεται για την πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρει η πρωτοβουλία αυτή και αναγνωρίζει τις χρήσιμες συζητήσεις που πραγματοποιήθηκαν με τη Μόνιμη Γραμματεία της Κοινότητας Μεταφορών στον τομέα αυτό. Η Επιτροπή θα συνεχίσει επίσης να συζητά τα σχετικά ζητήματα με χώρες εταίρους που έχουν άμεσα χερσαία σύνορα με την ΕΕ (Ανατολική Εταιρική Σχέση και Τουρκία). Ο διάλογος αυτός αφορά και τη συνεργασία σχετικά με τους υπερβολικούς χρόνους αναμονής στα σημεία διέλευσης των συνόρων και αποσκοπεί στη διασφάλιση της αδιάλειπτης εισαγωγής βασικών αγαθών (π.χ. ιατρικών εφοδίων). Επιπλέον, οι εξαγωγές αγαθών για ανθρωπιστική και αναπτυξιακή βοήθεια σε χώρες εταίρους, προκειμένου να αντιμετωπιστεί η πανδημία COVID-19, θα είναι μεταξύ των πολλών δραστηριοτήτων τις οποίες θα ωφελήσει η δημιουργία των πράσινων λωρίδων στα εν λόγω σημεία διέλευσης.

### **III. Οι εργαζόμενοι στον τομέα των μεταφορών είναι ουσιαστικής σημασίας**

---

<sup>5</sup> Συμπεριλαμβανομένης της βοήθειας από το αποθεματικό rescEU που παρέχεται στο πλαίσιο του μηχανισμού πολιτικής προστασίας της Ένωσης στα συμμετέχοντα κράτη (Νορβηγία, Ισλανδία, Τουρκία, Σερβία, Μαυροβούνιο, Βόρεια Μακεδονία).

15. Οι εργαζόμενοι στον τομέα των μεταφορών είναι απαραίτητοι προκειμένου να συνεχίσει να λειτουργεί η οικονομία. Την άνοιξη του 2020, όταν στην Ευρώπη είχε επιβληθεί απαγόρευση κυκλοφορίας, οι εργαζόμενοι στον τομέα των μεταφορών συνέχισαν να εκτελούν τα καθήκοντά τους, μεταξύ άλλων και σε διασυνοριακό επίπεδο, προκειμένου να διασφαλίσουν τη συνεχή ροή των προμηθειών, και ορισμένες φορές έθεσαν σε κίνδυνο ακόμα και τη σωματική και ψυχική τους υγεία.
16. Σύμφωνα με το σημείο 19 στοιχείο β) της σύστασης (ΕΕ) 2020/1475 του Συμβουλίου<sup>6</sup>, οι εργαζόμενοι στον τομέα των μεταφορών θα πρέπει να ορίζονται και να αναγνωρίζονται ως κρίσιμης σημασίας και ως πάροχοι υπηρεσιών από όλες τις αρχές των κρατών μελών και δεν θα πρέπει να υποβάλλονται σε καραντίνα κατά την άσκηση των ουσιωδών καθηκόντων τους. Ωστόσο, θα πρέπει να διασφαλίζεται η απόλυτη προστασία της υγείας τους, μεταξύ άλλων μέσω της διαθεσιμότητας επαρκών μέσων ατομικής προστασίας (ΜΑΠ) όπου είναι αναγκαίο.
17. Τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να απαιτούν τη συστηματική διενέργεια διαγνωστικών εξετάσεων των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών στα σημεία διέλευσης των συνόρων ή πίσω από τα σύνορα. Η απαίτηση αυτή θα δημιουργούσε περιττές ουρές και θα είχε αρνητικό αντίκτυπο στους χρόνους διέλευσης των συνόρων. Επίσης, κάτι τέτοιο δεν είναι ούτε εφικτό ούτε πρακτικό για όσους εργαζόμενους στον τομέα των μεταφορών πρέπει να διασχίζουν τα σύνορα πολλές φορές την εβδομάδα.
18. Η κατάρτιση του καταλόγου των επαγγελματιών που εμπίπτουν στον ορισμό των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών δεν θα πρέπει να γίνεται με εξαντλητικό τρόπο. Πέρα από τους οδηγούς, το επιβαίνον προσωπικό, τους πιλότους, τους κυβερνήτες και τα πληρώματα σκαφών, ο κατάλογος θα πρέπει να περιλαμβάνει το προσωπικό συντήρησης, των τερματικών σταθμών και της διαχείρισης της κυκλοφορίας, τους υπαλλήλους των διαχειριστών υποδομής, τόσο για τις εμπορευματικές όσο και τις επιβατικές μεταφορές, κ.λπ. Όλοι αυτοί οι εργαζόμενοι θα πρέπει να είναι σε θέση να μετακινούνται και να διασχίζουν σύνορα χωρίς κανέναν περιορισμό, μεταξύ άλλων με οποιοδήποτε μεταφορικό μέσο χρειάζεται να χρησιμοποιούν για τη διέλευση των συνόρων, όταν αυτό είναι αναγκαίο για την εκτέλεση των καθηκόντων τους<sup>7</sup>.
19. Από τον Μάρτιο, η Επιτροπή προτείνει τη χρήση ενός υποδείγματος «Πιστοποιητικού για εργαζομένους στις διεθνείς μεταφορές». Το πιστοποιητικό αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί από κάθε πρόσωπο που εργάζεται επί μεταφορικού μέσου το οποίο μεταφέρει εμπορεύματα ή επιβάτες, και ιδίως από τον/την οδηγό· από κάθε πρόσωπο που μετακινείται στον τόπο όπου βρίσκεται το μεταφορικό μέσο στο οποίο θα αρχίσει να εργάζεται· ή από οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο που εργάζεται στον τομέα των μεταφορών. Για τη διέλευση των εσωτερικών συνόρων της Ένωσης, ο κάτοχος του πιστοποιητικού θα πρέπει να θεωρείται εργαζόμενος στις διεθνείς μεταφορές. Για τους σκοπούς που καλύπτονται από το πιστοποιητικό για εργαζομένους στον τομέα των διεθνών μεταφορών, τα κράτη μέλη δεν θα πρέπει να απαιτούν την προσκόμιση

---

<sup>6</sup> Σύσταση (ΕΕ) 2020/1475 του Συμβουλίου της 13ης Οκτωβρίου 2020 σχετικά με την εφαρμογή συντονισμένης προσέγγισης όσον αφορά τον περιορισμό της ελεύθερης κυκλοφορίας για την αντιμετώπιση της πανδημίας COVID-19, ΕΕ L 337 της 14.10.2020, σ. 3.

<sup>7</sup> Ως παράδειγμα τέτοιων προβλημάτων που προέκυψαν την άνοιξη μπορεί να αναφερθεί ένας μηχανοδηγός που διέσχισε τα σύνορα για να παραλάβει τη μηχανή του χρησιμοποιώντας ταξί, ή ένας οδηγός φορτηγού που για να επιστρέψει στην πατρίδα του έπρεπε να μοιραστεί με άλλους ένα ημιφορτηγό.

άλλων εγγράφων (π.χ. διάφορα έντυπα εντοπισμού κ.λπ.). Αυτό ισχύει ιδίως όσον αφορά τα χερσαία σύνορα.

20. Το εν λόγω πιστοποιητικό δημοσιεύεται επίσης στο παράρτημα 40 του πρακτικού εγχειριδίου της ΕΕ για τους συνοριοφύλακες, το οποίο πρέπει να χρησιμοποιείται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών κατά τη διενέργεια των συνοριακών ελέγχων<sup>8</sup>. Η Επιτροπή θα διερευνήσει κατά πόσον η Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) θα μπορούσε να καταστήσει μόνιμη την αναγνώριση αυτή για το προσωπικό των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών, όπως ισχύει ήδη για τα πληρώματα των εναέριων και θαλάσσιων μεταφορών.
21. Η ναυτιλία απασχολεί ναυτικούς από όλο τον κόσμο, αλλά οι ταξιδιωτικοί περιορισμοί που έχουν επιβληθεί παγκοσμίως εμποδίζουν επί του παρόντος την τακτική κινητικότητα αυτών των εργαζομένων κρίσιμης σημασίας. Πολλοί ναυτικοί είναι επί του παρόντος εγκλωβισμένοι στα σκάφη τους και εργάζονται πέραν του ορίου των 11 μηνών που θέτει το διεθνές δίκαιο, ενώ οι συνάδελφοί τους στην ξηρά δεν μπορούν να ταξιδέψουν και να διασχίσουν σύνορα για να τους αντικαταστήσουν. Υπάρχει ο κίνδυνος να διακοπούν αλυσίδες εφοδιασμού και διακυβεύεται η ασφάλεια των πλωτών μεταφορών.
22. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να διευκολύνουν τις μετακινήσεις των ναυτικών, να διασφαλίζουν την κινητικότητά τους και να τους επιτρέπουν να διασχίζουν σύνορα και να μεταβαίνουν σε άλλα κράτη ανά πάσα στιγμή<sup>9</sup>. Όπως και οι εργαζόμενοι στον τομέα των μεταφορών, το σημείο 19 στοιχείο η) της σύστασης (ΕΕ) 2020/1475 του Συμβουλίου ταξινομεί τους ναυτικούς ως ταξιδιώτες με ουσιώδη καθήκοντα ή ανάγκες στους οποίους δεν θα πρέπει να επιβάλλεται υποχρέωση καραντίνας κατά την άσκηση αυτού του καθήκοντος. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν την πρόσβαση των ναυτικών σε υπηρεσίες θεωρήσεων και να επιτρέπουν την ασφαλή αλλαγή πληρώματος στους λιμένες τους. Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να παρέχουν στα μέλη των πληρωμάτων πρόσβαση σε επαρκή ΜΑΠ, ώστε να μπορούν να προστατεύουν την υγεία τους και την υγεία των άλλων όταν ταξιδεύουν και ενόσω βρίσκονται επί του σκάφους. Στις συγκεκριμένες συνθήκες των θαλάσσιων μεταφορών μεγάλων αποστάσεων, η διενέργεια διαγνωστικών εξετάσεων πριν από την επιβίβαση προστατεύει τους ναυτικούς και αποτρέπει την εκδήλωση εστιών στα σκάφη ενώ πλέον μακριά από λιμένα και δεν έχουν, ως εκ τούτου, έγκαιρη πρόσβαση σε ιατρική περίθαλψη στην ξηρά. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής και η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Εξωτερικής Δράσης θα συνεχίσουν να συνεργάζονται με τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς για τη βελτίωση της κινητικότητας των ναυτικών πληρωμάτων εκτός Ευρώπης.
23. Κατά τον ίδιο τρόπο, οι κυβερνήτες και το πλήρωμα σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας πρέπει να είναι σε θέση να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται σε λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας κατά μήκος των πλωτών οδών της ΕΕ. Προκειμένου να διατηρηθεί η εφοδιαστική στις πλωτές οδούς της ΕΕ, είναι εξαιρετικά σημαντικό να μπορούν οι

<sup>8</sup> Παράρτημα 40 του πρακτικού εγχειριδίου της ΕΕ για τους συνοριοφύλακες

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/certificate-for-international-transport-worker.zip>

<sup>9</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής - Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την προστασία της υγείας, τον επαναπατρισμό και τις ρυθμίσεις μετακινήσεων ναυτικών, επιβατών και άλλων προσώπων που επιβαίνουν σε πλοία.

C(2020)3100, ΕΕ C 119 της 14.4.2020, σ. 1-8.

εργαζόμενοι στις εσωτερικές μεταφορές να ταξιδεύουν και να διασχίζουν σύνορα στα κράτη μέλη της ΕΕ. Η παρεμπόδιση της ελεύθερης κυκλοφορίας των πληρωμάτων σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα οι φορείς εκμετάλλευσης των πλοίων να αντιμετωπίσουν τον κίνδυνο να μην μπορούν να συμμορφωθούν με την οδηγία 2014/112 σχετικά με την οργάνωση του χρόνου εργασίας στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Οι φορείς εκμετάλλευσης σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας θα πρέπει επίσης να παρέχουν στο πλήρωμα πρόσβαση σε επαρκή ΜΑΠ για την προστασία της υγείας τους και της υγείας των επιβατών.

#### **IV. Ενίσχυση του συντονισμού και της ενημέρωσης**

24. Το δίκτυο εθνικών σημείων επαφής για τις μεταφορές συγκροτήθηκε υπό την καθοδήγηση της Επιτροπής κατά την έναρξη της πανδημίας της COVID-19. Σκοπός της δημιουργίας αυτού του άτυπου δικτύου ήταν να ενισχυθεί ο συντονισμός και η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των διοικήσεων των κρατών μελών, να συζητούνται τα προβλήματα, να συγκεντρώνονται επικαιροποιημένα στοιχεία σχετικά με την κατάσταση στα σύνορα και να ανταλλάσσονται βέλτιστες πρακτικές. Η δυνατότητα ταχείας ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών συνέβαλε στην έγκαιρη αλληλοενημέρωση μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με τα εθνικά τους μέτρα που έχουν διασυννοριακό αντίκτυπο, την αύξηση της εμπιστοσύνης και τη μείωση των μονομερών αντιδράσεων.
25. Ως εκ τούτου, όταν κηρύσσεται κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή κρίση μέσω της ολοκληρωμένης πολιτικής αντιμετώπισης κρίσεων (IPCR), το δίκτυο εθνικών σημείων επαφής θα πρέπει να ενεργοποιείται από την Επιτροπή με συχνότερες αλληλεπιδράσεις και ροές πληροφοριών. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν ένα επίσημο εθνικό σημείο επαφής σε κατάλληλα ανώτερη θέση, ώστε να διασφαλίζεται ο συντονισμός μεταξύ των αρμόδιων εθνικών αρχών. Τα εθνικά σημεία επαφής για τις μεταφορές θα πρέπει να παρέχουν τις αναγκαίες πληροφορίες σχετικά με τις προβληματικές διελεύσεις των συνόρων και να συνέρχονται σε περίπτωση ανάγκης για άμεση δράση. Η Επιτροπή ενθαρρύνει με έμφαση την ενεργό και πλήρη συμμετοχή όλων των κρατών μελών.
26. Τα εθνικά σημεία επαφής των κρατών μελών θα πρέπει να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις αποφάσεις εσωτερικής πολιτικής που σχετίζονται με τις μεταφορές, ιδίως εκείνες που επηρεάζουν τη διασυννοριακή διακίνηση εμπορευμάτων ή επιβατών, την κυκλοφορία των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών και, ει δυνατόν, πολύ πριν από τη θέσπιση των εν λόγω μέτρων, ώστε να είναι δυνατή η ανατροφοδότηση και να δίνεται στα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή η ευκαιρία να αντιδράσουν. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να μεριμνούν για τη συμμετοχή άλλων αρμόδιων υπουργείων και υπηρεσιών, κατά περίπτωση, και μπορούν να χρησιμοποιούν το δίκτυο για την ανταλλαγή πληροφοριών και ιδεών σχετικά με βέλτιστες πρακτικές.
27. Το δίκτυο έχει αποδειχθεί αποτελεσματικό εργαλείο το οποίο επέτρεψε την ταχεία ανταλλαγή πληροφοριών και την ευρεία αξιολόγηση των επιπτώσεων των μέτρων περιορισμού που επηρεάζουν τις μεταφορές. Η χρήση του έχει μειωθεί κατά τους θερινούς μήνες, αλλά προτείνουμε τώρα την επανεκκίνηση του δικτύου σημείων επαφής για την αντιμετώπιση του νέου φάσματος αρμοδιοτήτων στο πλαίσιο των πράσινων λωρίδων που ορίζονται στην παρούσα ανακοίνωση, όπως ζητείται εξάλλου στα συμπεράσματα του Συμβουλίου – βλ. κατωτέρω.

28. Για να υπάρχει μια καλύτερη εμποτική εικόνα, όλες οι πληροφορίες που σχετίζονται με την κινητικότητα των ιδιωτών ταξιδιωτών και των επαγγελματιών παρόχων υπηρεσιών μεταφορών θα πρέπει να είναι διαθέσιμες σε έναν ενιαίο, επικαιροποιημένο και εύχρηστο διαδικτυακό τόπο. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα μεταφέρει το περιεχόμενο του ιστότοπου COVID-19 Response Tracker στον ιστότοπο Reopen EU.

## V. Πολυτροπικές πράσινες λωρίδες

29. Η αρχική ανακοίνωση για τις πράσινες λωρίδες ανέφερε ότι η διέλευση από τις «πράσινες λωρίδες» διέλευσης των συνόρων δεν θα έπρεπε να υπερβαίνει τα 15 λεπτά. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος των 15 λεπτών είναι αναγκαία η ελαχιστοποίηση κάθε είδους ελέγχων. Αυτό ισχύει για όλα τα φορτηγά οχήματα, τις αμαξοστοιχίες, τα σκάφη και τα αεροσκάφη. Το ζητούμενο είναι να καταστεί ο τομέας των μεταφορών όσο το δυνατόν αποδοτικότερος και να ελαχιστοποιηθούν οι δαπανηρές διαταραχές.

30. Η ανάγκη για αλλαγή που προκαλείται από την τρέχουσα κρίση θα πρέπει επίσης να οδηγήσει σε αλλαγές προς το συμφέρον της ενιαίας αγοράς, προκειμένου η βιωσιμότητα και η ψηφιοποίηση να προετοιμάσουν το έδαφος για την ανάκαμψη. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή ζητεί να διασφαλιστεί η πολυτροπική και διατροπική λειτουργία των πράσινων λωρίδων, ώστε όλοι οι τρόποι μεταφοράς να αξιοποιούνται στο έπακρο.

31. Η πανδημία της COVID-19 κατέδειξε ότι οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μπορούν να αποτελέσουν έναν αξιόπιστο και ανθεκτικό τρόπο μεταφοράς, επιπλέον των πράσινων διαπιστευτηρίων τους. Οι σιδηρόδρομοι συνέβαλαν καθοριστικά στη διατήρηση των αλυσίδων εφοδιασμού ανέπαφων κατά τη διάρκεια της κρίσης δεδομένου ότι, σε σύγκριση με τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές, οι διατροπικές μεταφορές απαιτούν λιγότερες ανθρώπινες αλληλεπιδράσεις για τη φόρτωση/εκφόρτωση και λιγότερους οδηγούς. Η πανδημία προκάλεσε μια ιδιαίτερη κατάσταση κατά την οποία προέκυψε αφθονία μεταφορικής ικανότητας των σιδηροδρόμων εξαιτίας της ραγδαίας πτώσης της σιδηροδρομικής επιβατικής κίνησης. Η παρακολούθηση των επιδόσεων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων δείχνει ότι κατά την αρχική φάση των περιορισμών τον Απρίλιο —όταν μειώθηκε η επιβατική κίνηση— η χρονική ακρίβεια εκτέλεσης των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών αυξήθηκε σημαντικά: τα λεπτά καθυστέρησης που αναφέρθηκαν μειώθηκαν κατά ένα τρίτο έως το ήμισυ<sup>10</sup>.

32. Αυτή η βελτίωση των επιδόσεων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών πρέπει να διατηρηθεί. Οι διαχειριστές υποδομών και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα πρέπει να επικεντρωθούν στην ελαχιστοποίηση των καθυστερήσεων στα σύνορα και να αυξήσουν την ευελιξία. Για τον σκοπό αυτό, οι σιδηροδρομικές εταιρείες θα μπορούσαν να αξιοποιήσουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις ρυθμίσεις για τη διαχείριση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης σε διεθνές επίπεδο, όπως διαμορφώθηκαν μετά το κλείσιμο της γραμμής Rastatt<sup>11</sup>. Αυτές προσφέρουν ένα δίκτυο για τον

<sup>10</sup> Βλ. RNE Customer Information Platform: <https://cip.rne.eu/>

<sup>11</sup> Λόγω συμβάντος κοντά στο Rastatt της Γερμανίας στις 12 Αυγούστου 2017, ένα τμήμα σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής χρήσης —το τμήμα του σιδηροδρομικού εμπορευματικού διαδρόμου Ρήνου-Άλπεων— παρέμεινε κλειστό στην κυκλοφορία κάθε είδους επί σχεδόν δύο μήνες. Δεδομένου ότι οι εναλλακτικές

συντονισμό και την ανταλλαγή πληροφοριών σε επιχειρησιακό επίπεδο υπό συνθήκες έκτακτης ανάγκης. Η Επιτροπή θα εξετάσει το ενδεχόμενο υποβολής νομοθετικής πρότασης που θα απαιτεί τη συνεχή παρακολούθηση της τήρησης των χρονοδιαγραμμάτων και των χρονικών επιδόσεων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών αμαξοστοιχιών στους συνοριακούς σταθμούς, συμπεριλαμβανομένων των χρόνων αναμονής, όπως αναφέρεται στον χάρτη των σημείων διέλευσης των συνόρων που παρατίθεται στο παράρτημα.

33. Για να μη χρειάζεται να πραγματοποιούνται στάσεις στα σύνορα λόγω τεχνικών ελέγχων και, ως εκ τούτου, να επιταχυνθεί η διέλευση των συνόρων και να επιτευχθεί ένας πραγματικός ενιαίος ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός χώρος, τώρα που ο τεχνικός πυλώνας της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους ισχύει σε όλα τα κράτη μέλη από τα τέλη Οκτωβρίου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιταχύνουν την κατάργηση των εθνικών κανόνων που απαιτούν την επιθεώρηση των αμαξοστοιχιών στα σύνορα (δοκιμές πέδησης κ.λπ.) πέρα από ό,τι απαιτείται από τους κανόνες της ΕΕ, οι οποίοι παρέχουν απολύτως επαρκείς εγγυήσεις ασφάλειας. Αυτές οι πρόσθετες επιθεωρήσεις συχνά διαρκούν πολύ περισσότερο από τον στόχο των 15 λεπτών για τη διέλευση των συνόρων. Η αξιοπιστία των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και η ταχύτητα διέλευσης των συνόρων θα πρέπει να υποστηριχθεί από τους διαχειριστές υποδομής μέσω ενισχυμένης συνεργασίας<sup>12</sup> όσον αφορά τους κανόνες προτεραιότητας για την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας των σιδηροδρόμων και την λειτουργική διαχείριση των διασυνοριακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών.
34. Χωρίς να υπονομεύεται η ασφάλεια, προτείνεται να επιτρέπεται στους μηχανοδηγούς να οδηγούν αμαξοστοιχίες με γλωσσικές γνώσεις επιπέδου A2 (αντί του κανονικού B1), καταφεύγοντας στην ευελιξία που παρέχουν οι υφιστάμενοι κανόνες για τη λειτουργία των αμαξοστοιχιών σε τμήματα μεταξύ συνοριακών σταθμών κοντά στα σύνορα.<sup>13</sup> Η προσέγγιση αυτή ενδείκνυται ιδιαίτερα για τις «απλές» διασυνοριακές διαδρομές. Εναλλακτικά, η διέλευση των συνόρων θα μπορούσε να διευκολυνθεί μέσω μεγαλύτερης ευελιξίας όσον αφορά τις γλώσσες που μπορούν να χρησιμοποιούν οι οδηγοί για να επικοινωνούν σχετικά με κρίσιμα ζητήματα ασφάλειας. Αυτό θα ήταν δυνατό εάν η επικοινωνία σύμφωνα με τα πρότυπα που απαιτούνται από το δίκαιο της Ένωσης μπορεί να εξασφαλιστεί με τη χρήση γλωσσών που επί του παρόντος δεν αναφέρονται από τους διαχειριστές υποδομής, αλλά τις οποίες γνωρίζουν τόσο ο οδηγός όσο και το κέντρο ελέγχου. Τέλος, θα ήταν δυνατή η πρόσθετη διευκόλυνση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και η βελτίωση της μεταφορικής ικανότητας, εάν τα κράτη μέλη θέσπιζαν ρυθμίσεις μεταξύ σιδηροδρομικών

---

διαδρομές ήταν περιορισμένες ως προς τη μεταφορική ικανότητα και τη διαλειτουργικότητα, το εν λόγω συμβάν προκάλεσε πολύ σημαντικές οικονομικές ζημιές και έβλαψε τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές. Η Επιτροπή, με τη συμμετοχή των βασικών ενδιαφερόμενων φορέων, βρήκε ευρωπαϊκές λύσεις με τη θέσπιση μέτρων για τον αποτελεσματικότερο μετριασμό των επιπτώσεων τέτοιων συμβάντων στο μέλλον. Το συνακόλουθο εγχειρίδιο για τη διαχείριση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης σε διεθνές επίπεδο περιγράφει πρότυπα τα οποία —σε περίπτωση διεθνούς διαταραχής— επιτρέπουν τη συνέχιση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας στο υψηλότερο δυνατό επίπεδο και εξασφαλίζουν καλύτερη πληροφόρηση σχετικά με την κατάσταση της διαταραχής, τα μέτρα που λαμβάνονται, τις εναλλακτικές λύσεις και τις επιπτώσεις στη ροή της κυκλοφορίας.

[https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/sites/primeinfrastructure/files/annex\\_to\\_point\\_9a\\_contingency\\_handbook\\_0.pdf](https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/sites/primeinfrastructure/files/annex_to_point_9a_contingency_handbook_0.pdf)

<sup>12</sup> Βλ. άρθρο 37 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

<sup>13</sup> Βλ. παράρτημα VI σημείο 8 παράγραφος 3 της οδηγίας 2007/59/ΕΚ.

επιχειρήσεων που επιτρέπουν στους μηχανοδηγούς με τις αναγκαίες ειδικές γνώσεις μεταφοράς εμπορευμάτων να εργάζονται μαζί με οδηγούς που συνήθως εργάζονται σε επιβατικές αμαξοστοιχίες και διαθέτουν τις απαιτούμενες γλωσσικές γνώσεις / γνώσεις διαδρομής για διεθνείς διαδρομές.

35. Η ναυτιλία παρέμεινε πλήρως λειτουργική καθ' όλη τη διάρκεια της πανδημίας και εφοδίαζε την Ευρώπη με τρόφιμα, ιατρικό εξοπλισμό, ενεργειακά προϊόντα και άλλα αγαθά. Ο τομέας αυτός μεταφέρει το 75 % των εμπορευμάτων που ανταλλάσσει η ΕΕ με τον υπόλοιπο κόσμο και το 30 % των εμπορευμάτων που διακινούνται εντός της εσωτερικής αγοράς. Η αδιάλειπτη λειτουργία του είναι επομένως θεμελιώδους σημασίας για την οικονομία της ΕΕ και τον εφοδιασμό της με βασικά και άλλα αγαθά.
36. Για τη διασφάλιση ομαλών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και αδιάλειπτων εμπορικών ροών, θα πρέπει να αποφεύγονται, στο μέτρο του δυνατού, οι αλλαγές δρομολογίων των πλοίων και οι καθυστερήσεις στους κατάπλους στους λιμένες. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιτρέπουν αλλαγές πληρώματος στους λιμένες τους και να παρέχουν στους ναυτικούς τη δυνατότητα να παραμένουν σε ξενοδοχεία ή άλλα προσωρινά καταλύματα ενόσω περιμένουν τις ταξιδιωτικές τους συνδέσεις ή τη ναυτολόγησή τους. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγονται οι διαταραχές της λειτουργίας των λιμένων από πλοία που περιμένουν να αντικατασταθεί το πλήρωμά τους ή από άλλους περιορισμούς που σχετίζονται με την πανδημία.
37. Κατά την εφαρμογή των εθνικών τους κανόνων σχετικά με τους ελέγχους συμμόρφωσης των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας από τους φορείς επιβολής του νόμου, συμπεριλαμβανομένων των εθνικών διατάξεων για τη μεταφορά της οδηγίας 2016/1629, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη αποφυγής περιττών καθυστερήσεων στις μεταφορικές δραστηριότητες.
38. Όσον αφορά τα πιστοποιητικά των μελών των πληρωμάτων των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, πλην εκείνων που καλύπτονται από την οδηγία 96/50, τα κράτη μέλη θα πρέπει, στο πλαίσιο της εφαρμογής των εθνικών τους διατάξεων, να παρέχουν στα εν λόγω πληρώματα τη δυνατότητα να συνεχίσουν τη δραστηριότητά τους, υπό την αντίστοιχη ιδιότητά τους, έως το τέλος της περιόδου ισχύος των έκτακτων περιορισμών λόγω της πανδημίας. Παρόμοια προσέγγιση θα πρέπει να ακολουθείται για την παράταση των συμβάσεων εργασίας εάν δεν είναι δυνατή η αντικατάσταση πληρώματος λόγω αδυναμίας εξεύρεσης νέου πληρώματος. Ορισμένα μέλη του πληρώματος ενδέχεται να μην είναι σε θέση να υποβληθούν σε περιοδικές ιατρικές εξετάσεις και, ως εκ τούτου, συνιστώνται ρεαλιστικές λύσεις για να μπορούν κατ' εξαίρεση να αναλάβουν ή να συνεχίσουν την υπηρεσία τους, όταν η δυνατότητα αυτή προβλέπεται από το εθνικό δίκαιο.
39. Οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να εξασφαλίζουν την ευέλικτη (επί 24ώρου βάσεως και 7 ημέρες την εβδομάδα) λειτουργία όλων των διασυννοριακών υποδομών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ώστε τα σκάφη να μπορούν να εκτελούν τις δραστηριότητές τους και να αποφεύγεται ο περιττός χρόνος αναμονής.
40. Οι υπηρεσίες λιμένων και τερματικών σταθμών, καθώς αποτελούν βασικές πύλες για το παγκόσμιο εμπόριο και τις πολυτροπικές μεταφορές, παρέμειναν λειτουργικές καθ' όλη τη διάρκεια της πανδημίας, ενώ έχουν προσαρμόσει τις ρυθμίσεις εργασίας τους ώστε να μειώσουν τις επαφές μεταξύ ανθρώπων κατά τη διάρκεια των εργασιών ελέγχου και μεταφόρτωσης (π.χ. μέσω αυτοματοποιημένου ελέγχου στην πύλη

εισόδου, ρυθμιζόμενης πρόσβασης στις θυρίδες, ψηφιακής διαβίβασης των παραστατικών μεταφοράς) και να χρησιμοποιείται ΜΑΠ όπου δεν μπορούν να αποφευχθούν οι επαφές. Εάν σημαντικό μέρος του προσωπικού των τερματικών σταθμών μολυνθεί από τον ιό ή υποβληθεί σε καραντίνα, θα μπορούσε να διακοπεί η εφοδιαστική αλυσίδα, γεγονός που θα προκαλούσε καθυστερήσεις στη διανομή των εμπορευμάτων και θα παρεμπόδιζε τις ανάντη δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή μεταφόρτωση των εμπορευμάτων σε διαφορετικά μέσα μεταφοράς για τη συνέχιση της μεταφορά τους, οι φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών και λιμένων θα πρέπει να διαθέτουν τα αναγκαία μέσα για την προστασία των εργαζομένων τους και τη συνέχεια των δραστηριοτήτων των τερματικών σταθμών. Θα πρέπει να υποστηριχθεί, όπου είναι δυνατόν, η αυτοματοποίηση της λειτουργίας και η ηλεκτρονική ανταλλαγή δεδομένων αντί των έντυπων εγγράφων.

41. Κατά τη διάρκεια της άνοιξης και του καλοκαιριού, λόγω των διαταραχών στις αλυσίδες εφοδιασμού, ορισμένοι λιμένες και τερματικοί σταθμοί εσωτερικής ναυσιπλοΐας βρέθηκαν αντιμέτωποι με συσσώρευση κενών εμπορευματοκιβωτίων, με αποτέλεσμα τη συμφόρηση των εγκαταστάσεων και τη διαταραχή των καθημερινών εργασιών. Οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να προσπαθούν να διατηρούν τη ροή των υπηρεσιών τους συνεχή και σταθερή, ενώ οι λιμενικές αρχές θα πρέπει να παρακολουθούν την κατάσταση και, όπου απαιτείται, να βοηθούν τους φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών να επιλύουν πιθανά προβλήματα που προκαλούνται από διαταραχές. Για να διευκολυνθεί η ροή των εμπορευμάτων στους λιμένες, όπου αυτό είναι δυνατό και αναγκαίο, τα κράτη μέλη θα πρέπει, εντός των ορίων της διακριτικής τους ευχέρειας δυνάμει των σχετικών διατάξεων του δικαίου της Ένωσης, να επιδεικνύουν ευελιξία στις τελωνειακές διαδικασίες και άλλες διατυπώσεις όσον αφορά, για παράδειγμα, την παράταση των προθεσμιών.
42. Ταυτόχρονα, τα κράτη μέλη εφάρμοσαν μέτρα για τη διευκόλυνση των εμπορευματικών αερομεταφορών και ήσαν νωρίς όλους τους περιορισμούς που απαγόρευαν τις πτήσεις εμπορευματικών μεταφορών, καθώς και αδικαιολόγητους περιορισμούς για το ιπτάμενο προσωπικό που εξυπηρετεί πτήσεις εμπορευματικών μεταφορών, προκειμένου να μην διακοπουν οι αλυσίδες εφοδιασμού. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεχίσουν να μεριμνούν για την ομαλή διεξαγωγή των εμπορευματικών μεταφορών καθ' όλη τη διάρκεια της τρέχουσας αναζωπύρωσης της πανδημίας και των κυμάτων που ενδεχομένως θα ακολουθήσουν, μεταξύ άλλων με τη διατήρηση των αερολιμένων ανοικτών για δραστηριότητες μεταφοράς φορτίου ή με τη διατήρηση επαρκών ικανοτήτων διακίνησης φορτίου όταν οι αερολιμένες είναι κλειστοί για οικονομικούς λόγους, ώστε να αποφεύγονται τυχόν διακοπές στη μεταφορά εμπορευμάτων.

## **VI. Προς ένα σχέδιο έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση κρίσης και καλύτερους τρόπους αντιμετώπισης των εξαιρέσεων**

43. Νωρίτερα εφέτος, χάρη στην πολύ καλή συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, θεσπίστηκε με πρωτοφανή ταχύτητα νομοθεσία έκτακτης ανάγκης, καθώς και τομεακές κανονιστικές εξαιρέσεις. Σε συνδυασμό με ορισμένες ειδικές κατευθυντήριες γραμμές ανά τομέα που εξέδωσε η Επιτροπή, βοήθησαν σε καθοριστικό βαθμό τους μεταφορείς να διαχειριστούν τη διατάραξη των ροών και των αλυσίδων εφοδιασμού. Η ταχεία ανάληψη δράσης όπου και όταν χρειάζεται αποτελεί

κρίσιμο παράγοντα. Ωστόσο, το δίκαιο της ΕΕ μπορεί ακόμη να προσαρμοστεί ακόμα καλύτερα σε καταστάσεις κρίσης.

44. Ενώ ενδέχεται να είναι αναγκαίες παρεκκλίσεις από τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών σε έκτακτες περιστάσεις, οι παρεκκλίσεις αυτές πρέπει να είναι αυστηρά βραχυπρόθεσμες (π.χ. για την αντιμετώπιση προσωρινών ελλείψεων οδηγών) και δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να υπονομεύουν την ασφάλεια και τις αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας για τους οδηγούς ή τη διαφάνεια για τους φορείς επιβολής. Σε καταστάσεις που επηρεάζουν όλα ή τα περισσότερα κράτη μέλη με παρόμοιο τρόπο, θα ήταν προτιμότερο να εφαρμόζονται σε όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη παρόμοιες γενικές αρχές (χρόνος έναρξης, χρόνος λήξης, διάρκεια) για τις παρεκκλίσεις. Στο πλαίσιο του μελλοντικού σχεδίου έκτακτης ανάγκης που ζήτησε πρόσφατα το Συμβούλιο (βλ. κατωτέρω), η Επιτροπή θα εξετάσει το ενδεχόμενο νομοθετικών τροποποιήσεων για ένα πιο εξορθολογισμένο σύστημα παρεκκλίσεων από τους κανόνες για τις οδικές μεταφορές όσον αφορά τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης. Για την αντιμετώπιση των επειγουσών αναγκών που συνδέονται με την αναζωπύρωση της πανδημίας της COVID-19, η Επιτροπή θα παράσχει καθοδήγηση στα κράτη μέλη ώστε να διασφαλιστεί ένα ελάχιστο επίπεδο συντονισμού των παρεκκλίσεων που ενδέχεται να θεσπιστούν σε εθνικό επίπεδο. Για παράδειγμα, θα ήταν σκόπιμο να επιτραπούν παρόμοιες προσωρινές εξαιρέσεις, όπως αυτές που επιτράπηκαν την άνοιξη για τους χρόνους και τις συνθήκες ανάπαυσης των οδηγών φορτηγών, π.χ. η χρονικά περιορισμένη δυνατότητα ύπνου στον θάλαμο του οχήματος.
45. Ο κανονισμός Omnibus<sup>14</sup> προέβλεπε χρονικά περιορισμένες παρεκκλίσεις από τους ισχύοντες κανόνες της ΕΕ για όλους τους τρόπους χερσαίων μεταφορών και για την ασφάλεια στη θάλασσα. Θέσπισε προσωρινά μέτρα για την παράταση της ισχύος ορισμένων πιστοποιητικών, αδειών και εγκρίσεων και την αναβολή ορισμένων περιοδικών ελέγχων και κατάρτισης. Όλες οι διατάξεις ευελιξίας που περιλαμβάνονται στον παρόντα κανονισμό έχουν χρησιμοποιηθεί από τουλάχιστον ορισμένα κράτη μέλη, γεγονός που αποδεικνύει ότι ήταν πράγματι αναγκαίες και χρήσιμες. Υπό το πρίσμα της αναζωπύρωσης της πανδημίας της COVID-19, η Επιτροπή είναι έτοιμη να προτείνει επικαιροποίηση αυτών των παρεκκλίσεων, ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν από όλα τα κράτη μέλη, εάν κριθεί αναγκαίο, συμπεριλαμβανομένων των κρατών που έχουν κάνει χρήση της δυνατότητας να μην εφαρμόσουν τον ισχύοντα κανονισμό Omnibus.
46. Ωστόσο, όλα τα νομοθετικά μέτρα αυτού του είδους έχουν χαρακτήρα ad hoc, δηλαδή έχουν σχεδιαστεί για συγκεκριμένη περίοδο με αποτελέσματα που είναι χρονικά περιορισμένα. Μεσοπρόθεσμα, θα πρέπει να υποβληθεί σε έλεγχο το σύνολο της νομοθεσίας για τις μεταφορές ώστε να εξακριβωθεί κατά πόσον είναι σε θέση να ανταποκρίνεται στις κρίσεις. Κατά περίπτωση, θα πρέπει να συμπεριληφθούν ειδικές διατάξεις για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

---

<sup>14</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2020/698 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 2020, για τη θέσπιση ειδικών και προσωρινών μέτρων λόγω της έξαρσης της νόσου COVID-19 σχετικά με την ανανέωση ή την παράταση της ισχύος ορισμένων πιστοποιητικών, αδειών και εγκρίσεων και με την αναβολή ορισμένων περιοδικών ελέγχων και περιοδικής κατάρτισης σε ορισμένους τομείς της νομοθεσίας για τις μεταφορές. ΕΕ L 165 της 27.5.2020, σ. 10-24.

47. Η σύμβαση του 2006 για τη ναυτική εργασία (ΣΝΕ) της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας ορίζει ότι η μέγιστη υπηρεσία επί του πλοίου πριν από τον επαναπατρισμό ενός ναυτικού θα πρέπει να είναι 11 μήνες. Παρατάσεις πέραν της περιόδου αυτής μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά την υγεία των ναυτικών, να προκαλέσουν υπερκόπωση και, ως εκ τούτου, να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια στη θάλασσα.
48. Τα κράτη λιμένα φέρουν επίσης ευθύνη για τη διασφάλιση της εφαρμογής της ΣΝΕ. Το μνημόνιο συνεννόησης του Παρισιού<sup>15</sup> καλεί τις αρχές ελέγχου του κράτους λιμένα να επικεντρώνονται σε όλες τις επιθεωρήσεις σε θέματα που συνδέονται με τη ΣΝΕ και τις λήξασες συμβάσεις ναυτολόγησης. Η εγκύκλιος διευκρινίζει ότι «περιστάσεις που καθιστούν δυσχερέστερο ή επαχθέστερο τον επαναπατρισμό δεν συνιστούν περίπτωση ανωτέρας βίας». Η Επιτροπή ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να ακολουθήσουν την προσέγγιση αυτή.
49. Οι επιθεωρήσεις ελέγχου από τα κράτη λιμένα είναι ουσιαστικής σημασίας για την ασφάλεια των μεταφορών και θα πρέπει να διενεργούνται σε τακτική βάση. Τα κράτη μέλη ή οι σχετικές αρμόδιες αρχές θα πρέπει να μεριμνούν ώστε οι επιθεωρητές να διαθέτουν επαρκή ΜΑΠ για την προστασία τους κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων. Όπως και σε κάθε άλλη περίπτωση με επισκέπτες επί του πλοίου, οι ναυτικοί θα πρέπει επίσης να φορούν ΜΑΠ κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων, τα οποία θα πρέπει να παρέχονται από τον πλοιοκτήτη σε επαρκείς ποσότητες.
50. Για τους ναυτικούς, τα πιστοποιητικά, ιδίως τα ιατρικά, και οι σχετικοί έλεγχοι είναι απαραίτητα για την εξακρίβωση της καλής ψυχικής και σωματικής κατάστασης των ναυτικών, καθώς και του επαρκούς επιπέδου κατάρτισής τους. Η τακτική ανανέωση και/ή επανεπικύρωσή τους, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του εφαρμοστέου ενωσιακού και διεθνούς δικαίου, διασφαλίζει την ασφάλεια στη θάλασσα και μειώνει την πιθανότητα ατυχημάτων.
51. Στον τομέα των αερομεταφορών, δύο κανονισμοί<sup>16</sup> προέβλεπαν προσωρινές παρεκκλίσεις από ορισμένους ισχύοντες κανόνες της ΕΕ λόγω της άνευ προηγουμένου μείωσης της εναέριας κυκλοφορίας ως αποτέλεσμα της πανδημίας COVID-19. Πρώτον, η πανδημία προκάλεσε δυσκολίες όσον αφορά τη συμμόρφωση με ορισμένες διατάξεις του κανονισμού για τις αεροπορικές γραμμές<sup>17</sup> και της οδηγίας για την επίγεια εξυπηρέτηση<sup>18</sup>. Η Επιτροπή θέσπισε προσωρινούς κανόνες που παρέχουν στα επηρεαζόμενα ενδιαφερόμενα μέρη, στα κράτη μέλη και στην Επιτροπή την αναγκαία απαλλαγή από ορισμένους διοικητικούς κανόνες και καλύτερες οικονομικές προοπτικές για τα ενδιαφερόμενα μέρη του επηρεαζόμενου τομέα. Υπό το πρίσμα της παρατεταμένης κρίσης, η Επιτροπή είναι έτοιμη να ασκήσει τις

<sup>15</sup> Εγκρίθηκε και δημοσιεύτηκε με το PSCircular 97 Rev. 4 στις 15 Σεπτεμβρίου 2020.

<sup>16</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2020/459 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαρτίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/53 του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες, ΕΕ L 99 της 31.3.2020, σ. 1-4, και κανονισμός (ΕΕ) 2020/696 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 2020, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα λόγω της πανδημίας COVID-19, ΕΕ L 165 της 27.5.2020, σ. 1-6.

<sup>17</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση), ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3-20.

<sup>18</sup> Οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας, ΕΕ L 272 της 25.10.1996, σ. 36-45.

κατ' εξουσιοδότηση εξουσίες της, όπου απαιτείται, για να παρατείνει τις σχετικές παρεκκλίσεις που προβλέπονται στον κανονισμό για τις αεροπορικές μεταφορές. Δεύτερον, όσον αφορά τον διαθέσιμο χρόνο χρήσης των αερολιμένων, η εφαρμογή της αρχής της «απώλειας σε περίπτωση μη χρήσης» αναστάλη για το καλοκαίρι του 2020 και έκτοτε η Επιτροπή άσκησε τις κατ' εξουσιοδότηση εξουσίες της για να παρατείνει την απαλλαγή αυτή έως και τη χειμερινή περίοδο προγραμματισμού 2020/2021. Επιπλέον, η Επιτροπή θα προτείνει σύντομα τροποποίηση των κανόνων για την απαλλαγή από τον κανόνα για τον διαθέσιμο χρόνο χρήσης των αερολιμένων, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποδοτική χρήση του δυναμικού των αερολιμένων και να βελτιωθεί ο συντονισμός μεταξύ της απαλλαγής και των πραγματικών και προβλεπόμενων επιπέδων εναέριας κυκλοφορίας. Θα θέσει επίσης ορισμένες προϋποθέσεις για αυτή την απαλλαγή ώστε να αποφευχθεί η κατάχρησή της.

52. Στα πρόσφατα συμπεράσματα του Συμβουλίου<sup>19</sup> αναγνωρίζεται η ανάγκη εξέτασης της κινητικότητας των εργαζομένων στις μεταφορές και των δραστηριοτήτων μεταφορών από ευρωπαϊκή και διεθνή σκοπιά. Στα συμπεράσματα επισημαίνεται ότι *σε περιόδους κρίσης, θα πρέπει να αποφεύγεται το κλείσιμο των συνόρων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να διατηρείται η ομαλή ροή των αγαθών, μεταξύ άλλων στα σημεία εισόδου στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το Συμβούλιο κάλεσε την Επιτροπή να καταρτίσει ταχέως σχέδιο έκτακτης ανάγκης για τον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη σε περίπτωση πανδημίας και άλλων σοβαρών καταστάσεων κρίσης, συμπεριλαμβανομένης της θέσπισης συνεκτικού κανονιστικού πλαισίου όσον αφορά εξαιρέσεις που πρέπει να εφαρμόζονται όταν ανακύπτουν πανδημίες και άλλες σοβαρές καταστάσεις κρίσης και μέτρων για τη διασφάλιση του συντονισμού σε επίπεδο ΕΕ και σαφών κατευθυντήριων γραμμών που θα βασίζονται στην αξιολόγηση των μέτρων που έχουν ληφθεί για την αντιμετώπιση της κρίσης COVID-19.*

53. Η παρούσα ανακοίνωση δημιουργεί το πλαίσιο αναφοράς για τα επείγοντα στοιχεία ενός σχεδίου έκτακτης ανάγκης. Η Επιτροπή δεσμεύεται να αξιολογεί ενδελεχώς και να διαβουλεύεται ευρέως κατά την κατάρτιση σχεδίου έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση της πανδημίας, το οποίο προβλέπει ευέλικτα, ταχέως εφαρμόσιμα, αποτελεσματικά και αποδοτικά μέτρα. Το σχέδιο θα πρέπει να καλύπτει τις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές. Η Επιτροπή σκοπεύει να υποβάλει το σχέδιο αυτό, μαζί με τις νομοθετικές προτάσεις που απαριθμούνται στην παρούσα ανακοίνωση, το 2021 και προσβλέπει στην ομαλή συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

**Σχέδιο δράσης έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση της πανδημίας στον τομέα των μεταφορών**

- Αναθεώρηση του καθεστώτος του κανονισμού Omnibus
- Συστηματικός έλεγχος της νομοθεσίας της ΕΕ ώστε να συμπεριληφθούν διατάξεις για την αντιμετώπιση κρίσεων, κατά περίπτωση
- Παροχή καθοδήγησης στα κράτη μέλη για την εξασφάλιση ελάχιστου επιπέδου συντονισμού των παρεκκλίσεων από τους κανόνες για τις οδικές μεταφορές όσον αφορά τους χρόνους οδήγησης και ανάπαυσης

<sup>19</sup> Συμπεράσματα του Συμβουλίου σχετικά με εκτιμήσεις πολιτικής όσον αφορά σχέδιο έκτακτης ανάγκης για τον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη σε περίπτωση πανδημίας και άλλων σοβαρών καταστάσεων κρίσης.

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12060-2020-INIT/el/pdf>

- Προτάσεις για κριτήρια για τις ελάχιστες βασικές υπηρεσίες στον τομέα των επιβατικών μεταφορών
- Συνεχής παρακολούθηση της τήρησης των χρονοδιαγραμμάτων και των χρονικών επιδόσεων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών αμαξοστοιχιών στους συνοριακούς σταθμούς, συμπεριλαμβανομένων των χρόνων στάσης
- Αναθεώρηση των κανόνων της ΕΕ για την κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες
- Παράταση, με κατ' εξουσιοδότηση πράξη, έκτακτων μέτρων για την εκμετάλλευση των αεροπορικών γραμμών ενόψει της πανδημίας COVID-19, όπου αυτό δικαιολογείται βάσει των εφαρμοστέων κριτηρίων.

## VII. Βασικές συνδέσεις για τη μεταφορά επιβατών

54. Ο αρχικός στόχος των πράσινων λωρίδων ήταν μεν να διατηρηθούν άθικτες οι εμπορευματικές ροές και να εξασφαλιστεί η διαθεσιμότητα βασικών υπηρεσιών, όμως είναι εξίσου σημαντικό να εξασφαλιστούν οι βασικές συνδέσεις για τη μεταφορά επιβατών, εντός και μεταξύ των κρατών μελών, καθώς και πέραν αυτών. Κάθε άτομο που χρειάζεται να ταξιδέψει, για επαγγελματικούς ή οικογενειακούς<sup>20</sup> λόγους, θα πρέπει καταρχήν να έχει τη δυνατότητα να το πράξει. Αυτό ισχύει για τα άτομα που δεν μπορούν να εργαστούν από το σπίτι, που πηγαίνουν στο σχολείο, για το ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό, τους παρόχους διασυνοριακών υπηρεσιών και τους εποχικούς εργαζομένους κ.λπ.
55. Τα κράτη μέλη και οι τοπικές δεν θα πρέπει —καταρχήν— να μην απαγορεύουν τη λειτουργία των υπηρεσιών μεταφορών<sup>21</sup>. Θα πρέπει επίσης να αποφεύγονται οι περιορισμοί στις ατομικές μεταφορές (π.χ. αυτοκίνητα, μοτοσικλέτες ή ποδήλατα) καθώς ενέχουν πολύ περιορισμένο κίνδυνο εξάπλωσης του ιού. Πρέπει να διατηρηθεί επαρκής παροχή μαζικών μεταφορών στις πόλεις και τις περιφέρειες, και οι περιορισμοί δεν δικαιολογούνται όταν εφαρμόζονται κατάλληλα μέτρα προστασίας της ατομικής και της δημόσιας υγείας. Τέλος, δεδομένου ότι λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα για τον περιορισμό της εξάπλωσης της νόσου, ούτε οι περιορισμοί πτήσεων είναι επί του παρόντος αναγκαίοι για την αντιμετώπιση της συνεχιζόμενης πανδημίας της COVID-19.
56. Τα αεροπλάνα, τα λεωφορεία και τα πούλμαν, τα αυτοκίνητα, οι σιδηρόδρομοι και τα πορθμεία πρέπει να συνεχίσουν να παρέχουν ελάχιστες βασικές υπηρεσίες, εν ανάγκη με τη βοήθεια δημόσιας χρηματοδοτικής στήριξης σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης, σε ολόκληρη την ΕΕ. Ο ρόλος τους είναι καθοριστικής σημασίας υπό τις παρούσες συνθήκες, καθώς καθιστούν δυνατές τις απαραίτητες μετακινήσεις των εργαζομένων, μεταξύ άλλων και των εργαζομένων κρίσιμης σημασίας, για την εκτέλεση των καθηκόντων τους. Οι μεταφορές μπορούν και θα πρέπει να εκτελούνται με ασφάλεια όπως ορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τη σταδιακή αποκατάσταση των υπηρεσιών μεταφορών και της συνδεσιμότητας – COVID-19<sup>22</sup>. Οι διάδρομοι διέλευσης θα πρέπει να παραμείνουν σε λειτουργία για τις χερσαίες μεταφορές. Υπάρχουν πλέον πρωτόκολλα ασφάλειας για την COVID-19 στην

<sup>20</sup> Συμπεριλαμβανομένων των ατόμων σε δεόντως πιστοποιημένες σχέσεις.

<sup>21</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0499&qid=1603744703845&from=EL>

<sup>22</sup> 2020/C 169/02.

αεροπορία, τη ναυτιλία, την εσωτερική ναυσιπλοΐα και τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Τα ψηφιακά έντυπα εντοπισμού επιβατών και οι εφαρμογές ιχνηλάτησης αναμένεται να διαδραματίσουν επίσης σημαντικό ρόλο.