



V Bruselu dne 28.10.2020
COM(2020) 685 final

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, EVROPSKÉ RADE A RADĚ

**o úpravě dopravních „zelených pruhů“ v zájmu udržení chodu hospodářství během
opětovného vypuknutí pandemie COVID-19**

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, EVROPSKÉ RADE A RADĚ

o úpravě dopravních „zelených pruhů“ v zájmu udržení chodu hospodářství během opětovného vypuknutí pandemie COVID-19

I Úvod

1. Poté, co počátkem jara 2020 vypukla pandemie COVID-19, členské státy s cílem chránit veřejné zdraví často uzavíraly své hranice roztržitým a nekoordinovaným způsobem, a to i pro pohyb zboží. To zpočátku způsobilo narušení jednotného trhu, neboť došlo k dlouhým čekacím dobám nákladních vozidel na hranicích a zastavení nákladních letů, což způsobilo nedostatky a nejistotu v dodávkách zboží. Vyústilo to v panické nakupování, a dokonce v nedostatek nezbytného zdravotnického zboží.
2. Komise proto dne 23. března přijala sdělení o zavádění zelených pruhů¹ podle Pokynů týkajících se opatření správy hranic v zájmu ochrany zdraví a zajištění dostupnosti zboží a základních služeb². Ústředním konceptem zelených pruhů je zaručit nepřetržité fungování dodavatelských řetězců na jednotném trhu a zabránit možným nedostatkům. Ve sdělení je stanoveno, že by se nákladní vozidla při překračování vnitřních hranic transevropské dopravní sítě (TEN-T) neměla potýkat s celkovým zpožděním přesahujícím 15 minut, a to bez ohledu na druh zboží, které převážejí, a dále jsou v něm uvedena doprovodná ustanovení pro pracovníky v dopravě.
3. Uzavření hranic a znovuzavádění dalších opatření nebo kontrol pracovníků v dopravě, zejména na hranicích nebo za nimi, mohou způsobit významné společenské a ekonomické narušení a vést k podstatným problémům v oblasti nákladní dopravy a logistiky i pohybu osob, zejména během krizového období. Kromě toho je uzavření hranic pro přepravu zboží v této fázi v boji proti šíření viru neúčinné³.
4. Hlavního cíle maximální doby čekání na hraničních přechodech se zelenými pruhy bylo dosaženo na většině silničních hranic.

Dne 19. března 2020 byly doby překračování hranic u nákladních vozidel velmi dlouhé a tvořily se dlouhé fronty na hranicích mezi Německem a Polskem (mezi 20 a 50 km), mezi Německem a Francií (více než 20 km), mezi Českou republikou a Německem (13 km) a Slovenskem (16 km), Slovenskem a Maďarskem (16 km) a mezi Maďarskem a Rumunskem (16 km). Ostatní hranice vykazovaly čekací doby v délce jedna až tři hodiny: např. mezi Francií a Itálií, Francií a Německem; mezi Slovenskem a Chorvatskem; mezi Maďarskem a Rumunskem; mezi Německem a Belgií; mezi Slovenskem a Maďarskem. Kdyby se tato situace neřešila, mohla vést ke zhroucení vnitřního trhu se

¹ C(2020) 1897 final.

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/2020-03-23-communication-green-lanes_en.pdf

² C(2020) 1753 final.

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

³ Uzavření hranic oddálí zavlečení viru do země, pouze pokud je téměř úplné a pokud je uskutečněno rychle v raných fázích před zjištěním prvního autochtonního případu, což je možné pouze ve specifických izolovaných případech (např. ostrovní národy) <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions-september-2020.pdf>

zbožím a narušení dodavatelských řetězců. Pohyb cestujících se během vrcholu pandemické krize do značné míry zastavil. Vzhledem k opatřením přijatým na úrovni EU, která byla provedena za plné spolupráce s členskými státy EU, nebyly toky nákladní dopravy přerušeny.

Dodržování sdělení o zavádění zelených pruhů přineslo významné zlepšení, pokud jde o čekací dobu na hranicích, a tedy i činnost nákladní dopravy.

5. Nyní, uprostřed opětovného vypuknutí pandemie, je nezbytné při zavádění nových opatření proti pandemii minimalizovat narušení hospodářství a podnikání. Krize těžce zasáhla jak průmysl, tak odvětví dopravy, které si další ránu nemohou dovolit. Vzhledem k závažným dopadům ztrát a hospodářskému útlumu v důsledku pandemie COVID je nyní nezbytné udržet chod hospodářství. Nákladní doprava je pro Unii systémově důležitá, pokud jde o udržení chodu hospodářství, a to jak vnitřně, tak mezinárodně. To bude možné pouze tehdy, pokud se zboží a služby budou moci volně pohybovat na fungujícím a stabilním jednotném trhu a bude zajištěna základní konektivita pro pracovníky v dopravě i cestující, pokud to bude slučitelné s ochranou veřejného zdraví. Podniky, továrny, zdravotnická zařízení a obchod potřebují záruku, že dodavatelské řetězce budou fungovat a zaměstnanci se budou moci pohybovat, a to i přes hranice.
6. Cíle sdělení z března 2020 zůstávají plně platné. Sedm měsíců od jejich prvního zavedení však musíme na základě získaných poznatků posílit některé zásady uvedené ve sdělení o zavádění zelených pruhů a zajistit, aby byly použitelné i pro opětovné vypuknutí pandemie. Toto sdělení stanoví opatření, která budou i nadále zajišťovat pohyb zboží a volný pohyb pracovníků v dopravě přes hranice vzhledem ke kombinaci zdravotních a ekonomických naléhavých potřeb, které je třeba zajistit.
7. Aby iniciativa EU týkající se zelených pruhů mohla i nadále účinně podporovat hospodářství a přispívat k jeho oživení, musíme řešit zbývající překážky a zachovat dobře fungující jednotný trh. To znamená, že je třeba zaručit plynulost nákladní dopravy, podporovat kritické pracovníky v dopravě, zlepšovat multimodální logistiku a zajišťovat cestujícím vždy alespoň minimální konektivitu. Koordinace, spolupráce a transparentnost se ukázaly jako nepostradatelné a budou potřeba i nadále, aby jednotný trh byl připraven na budoucí krize.

II Úprava systému zelených pruhů: zaručení plynulosti nákladní dopravy a logistiky

8. Zatímco 90 % ze 178 hraničních přechodů sítě TEN-T funguje v souladu se sdělením o zelených pruzích, přibližně 5 % hraničních přechodů má i nadále čekací dobu delší než 15 minut, většinou na vnitřních hranicích EU mimo schengenský prostor. V zájmu podpory toků nákladní dopravy a celého odvětví dopravy, zajištění dostupnosti dodavatelských řetězců a předcházení novým nedostatkům výrobků je nyní třeba zajistit zavedení nezbytného řízení dopravy, podpůrných služeb a vybavení za účelem minimalizace zpoždění.
9. Vzhledem k tomu, že členské státy přijímají nová opatření a dochází k dalšímu částečnému omezení volného pohybu, již se objevují zprávy a příklady, kdy byli pracovníci v dopravě nuceni podrobit se karanténě, byla uzavřena odpočívadla a řidiči si nemohli obnovit licence. V provádění opatření uvedených ve sdělení o zelených

pruzích bychom proto měli pokračovat, abychom udrželi v dopravě plynulost a v případě potřeby je dále zlepšovali za účelem toho, aby minimálně a bez ohledu na rozsah dalších zavedených hygienických opatření:

- se všemi nákladními vozidly/plavidly a pracovníky v dopravě bylo i nadále zacházeno nediskriminačním způsobem, bez ohledu na původ, místo určení, zemi registrace vozidla/plavidla nebo státní příslušnosti řidiče/posádky,
- vozidla přepravující jakýkoli druh zboží na profesionální úrovni měla možnost používat hraniční přechody se „zelenými pruhy“,
- bylo zabráněno dalším postupům na hraničních přechodech souvisejícím s COVID-19 a aby byly zjednodušeny na to, co je nezbytně nutné. Od řidičů nákladních vozidel by nemělo být požadováno, aby předkládali jiný doklad než svůj průkaz totožnosti a řidičský průkaz,
- elektronické předkládání/zobrazování dokumentů by mělo být považováno za dostatečné a mělo by být podporováno (zaznamenali jsme, že některé členské státy krizi skutečně využily k tomu, aby tyto postupy zavedly – viz níže),
- měly by být zachovány tranzitní koridory přes členské státy, alespoň v rámci celé sítě TEN-T. Řidičům soukromých vozidel i vozidel hromadné dopravy, kteří zemí projíždějí, by měl být průjezd umožněn bez nutnosti testování a bez ohledu na to, z jaké zóny přijíždějí, pokud zůstanou v tranzitním koridoru / tranzitních koridorech,
- v rozsahu nezbytném a po dobu nezbytnou pro odstranění nahromaděného provozu by členské státy mohly stanovit výjimky, pokud jde o aktuálně platná dopravní omezení (víkendové zákazy, zákazy jízdy v noci, zákazy vztahující se k hluku či určitému odvětví atd.), za účelem zajištění plynulé nákladní dopravy,
- zákaz vycházení by se neměl vztahovat na nákladní dopravu ani na pracovníky v dopravě,
- měla by být zajištěna dostupnost doplňkových služeb, jako je přístup k čerpacím stanicím, minimální úroveň hygieny (např. odpočívadla s toaletami a sprchami), stravování (např. jídlo s sebou, automaty s prodejem potravin) a ubytovací služby, a členské státy by měly vyznačit jejich umístění v aplikaci Green Lanes – viz níže.

10. Komise uznává, že příčiny dopravních zácp na řadě hranic nesouvisí pouze s onemocněním COVID a že na těchto hraničních přechodech existovaly dlouhé čekací doby již před současnou pandemií – z organizačních a infrastrukturních důvodů, jako je například nedostatečný počet příslušníků pohraniční stráže v případě schengenských hranic. Dnes je důležité, aby členské státy na základě konceptu zelených pruhů optimalizovaly překračování hranic prostřednictvím inteligentních hraničních monitorovacích systémů, znovu zvážily nutnost některých blokačních opatření a vyvinuly inteligentní systémy, jako je zpoplatnění silnic, aniž by bylo nutné vozidlo zastavit. Členskými státy se rovněž připomíná, že Evropské středisko pro prevenci a kontrolu nemocí nedoporučuje, aby se v souvislosti s onemocněním COVID dezinfekční prostředky používaly neodůvodněně⁴.

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

11. COVID-19 výrazně podnítl zavádění digitálních řešení. Tato řešení mohou zrychlit postupy a pomoci řidičům, podnikům a úřadům lépe předvídat provoz a být připraveni. Tyto nástroje, které jsou založené na elektronických nákladových a přepravních dokumentech, ITS/RIS a celních formálních náležitostech, by měly být široce dostupné, vždy přijímané a měly by být vyvíjeny uživatelsky přívětivým, snadno použitelným a automatizovaným způsobem. Komise bude i nadále poskytovat potřebný legislativní rámec a finančně podporovat „bezpapírovou“ dopravu.
12. Aplikace Galileo Green Lane spuštěná v dubnu agenturou GSA získala pozitivní zpětnou vazbu od zúčastněných stran z odvětví i od členských států. Zajistila monitorování souladu, pokud jde o maximální limit čekání v délce 15 minut na každém hraničním přechodu prostřednictvím poskytování služeb řidičům nákladních vozidel a podpory pohraničním orgánům. Agentura GSA aplikaci co nejdříve znovu spustí. Členské státy se vyzývají, aby předaly Komisi příslušné informace, například o odpočívadlech a čerpacích stanicích, za účelem jejich zařazení do aplikace Green Lanes. Komise zváží další funkce aplikace, například její rozšíření na další hraniční přechody v zemích západního Balkánu. Řidičům a příhraničním pracovníkům se doporučuje, aby používali aplikace pro trasování kontaktů.
13. Silniční kontroly provozu nákladních vozidel jsou nezbytné k zajištění bezpečnosti silničního provozu. Zároveň ohrožují zdraví a bezpečnost řidičů a kontrolorů. Aby se zmírnila taková rizika během kontrol, doporučuje se členským státům, aby v maximální možné míře nahradily fyzické kontroly bezkontaktními a bezpapírovými, a to přijímáním elektronických dokumentů a používáním digitálních řešení, což by odstranilo nutnost vstupu do nákladního vozidla za účelem stahování dat z tachografu.
14. Nákladní doprava samozřejmě nekončí na hranicích EU. Pokyny týkající se zelených pruhů přispívají k zajištění plynulé mobility zboží⁵ a pracovníků v dopravě (včetně námořníků) na vnějších hranicích EU. Při provádění a koordinaci opatření v rámci zavádění zelených pruhů existuje silná potřeba posílené spolupráce se všemi sousedními zeměmi, které jsou klíčovými partnery EU. Vnitrostátní orgány členů EHP a Švýcarska, jakož i Spojeného království, s nímž se do konce přechodného období zachází jako s členským státem EU, úzce spolupracují s členskými státy a Komisí. Komise se snaží podporovat zavádění zelených pruhů v šesti státech západního Balkánu (WB6). Tato iniciativa, jejímž cílem je zajistit plynulé tranzitní toky v regionu a s EU, se ukázala jako velmi úspěšný příklad regionální spolupráce. Komise bude nadále usilovat o plné využití potenciálu této iniciativy a uznává užitečné diskuse vedené se stálým sekretariátem Dopravního společenství v této oblasti. Komise bude rovněž pokračovat v řešení problémů s partnerskými zeměmi sdílejícími přímou pozemní hranici s EU (Východní partnerství a Turecko). To zahrnuje spolupráci při nadměrných čekacích dobách na hraničních přechodech a má za cíl zajistit nepřerušovaný dovoz základního zboží (např. zdravotnického materiálu). Jedním z mnoha příkladů využití zelených pruhů na těchto přechodech je také vývoz zboží určeného na humanitární a rozvojovou pomoc do partnerských zemí s cílem reagovat na pandemii COVID-19.

III Pracovníci v dopravě patří mezi kritický personál

⁵ Včetně pomoci z rezervy rescEU poskytované v rámci mechanismu civilní ochrany Unie zúčastněným státům (Norsko, Island, Turecko, Srbsko, Černá Hora, Severní Makedonie).

15. Pracovníci v dopravě jsou nepostradatelní pro to, aby hospodářství nadále fungovalo. Když bylo na jaře 2020 v Evropě zavedeno omezení volného pohybu, pracovníci v dopravě pokračovali v plnění svých povinností, a to i v případě potřeby přes hranice, aby zajistili nepřetržitý tok dodávek, čímž někdy ohrozili vlastní zdraví a pohodlí.
16. V souladu s bodem 19 písm. b) doporučení Rady (EU) 2020/1475⁶ by měli být pracovníci v dopravě označeni a přijímáni všemi orgány členských států jako kritičtí pracovníci a poskytovatelé služeb a nemělo by se od nich vyžadovat, aby při výkonu svých nezbytných funkcí podstupovali karanténu. Měla by však být zajištěna úplná ochrana jejich zdraví, mimo jiné prostřednictvím dostupnosti odpovídajících osobních ochranných prostředků, kdykoli je to nutné.
17. Členské státy by neměly vyžadovat systematické testování pracovníků v dopravě na hraničních přechodech nebo za hranicemi. To by vytvářelo zbytečné fronty a nepříznivě by to ovlivnilo dobu potřebnou k překročení hranic. Není to pro pracovníky, kteří musí překračovat hranice často několikrát týdně, proveditelné ani praktické.
18. Seznam profesí spadajících pod definici pracovníků v dopravě by neměl být uveden vyčerpávajícím způsobem. Kromě řidičů, palubního personálu, pilotů, velitelů lodí a posádek by měl zahrnovat zaměstnance v oblasti údržby, zaměstnance terminálů a řízení dopravy, zaměstnance provozovatelů infrastruktury, a to jak v oblasti přepravy zboží, tak i osobní dopravy atd. Všichni tito pracovníci by měli být schopni se pohybovat a překračovat hranice bez jakéhokoli omezení, což zahrnuje veškeré dopravní prostředky, které musí použít k překročení hranice, pokud je to nezbytné pro plnění jejich povinností⁷.
19. Od března navrhuje Komise používání standardního „osvědčení pro pracovníky v mezinárodní dopravě“. Toto osvědčení může použít jakákoli osoba pracující na palubě dopravního prostředku vezoucího zboží nebo cestující, zejména pak řidiči; jakákoli osoba přemísťující se na místo, kde se nachází dopravní prostředek, na jehož palubě bude pracovat; nebo jakákoli jiná osoba pracující v odvětví dopravy za účelem překročení vnitřních hranic Unie, přičemž držitel osvědčení by se měl považovat za pracovníka v mezinárodní dopravě. Pro účely, na něž se osvědčení pro pracovníky v mezinárodní dopravě vztahuje, by členské státy neměly vyžadovat předložení jiných dokladů (např. různých formulářů pro vyhledávání atd.). To se týká zejména pozemních hranic.
20. Toto osvědčení je rovněž zveřejněno v příloze 40 Praktické příručky EU pro příslušníky pohraniční stráže, kterou mají příslušné orgány členských států používat při provádění hraniční kontroly⁸. Komise prozkoumá, zda by Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů (EHK OSN) mohla toto osvědčení pro zaměstnance silnic a železnic trvale uznat, jak je tomu již v případě leteckých a námořních posádek.

⁶ Doporučení Rady (EU) 2020/1475 ze dne 13. října 2020 o koordinovaném přístupu k omezení volného pohybu v reakci na pandemii COVID-19 (Úř. věst. L 337, 14.10.2020, s. 3).

⁷ Příkladem takových problémů na jaře byl strojvedoucí překračující hranice v taxíku, aby si vyzvednul lokomotivu, nebo řidič kamionu, který se vracel domů dodávkou, kterou sdílel s ostatními.

⁸ Příloha 40 Praktické příručky EU pro příslušníky pohraniční stráže.

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

21. Lodní doprava využívá své námořníky po celém světě, ale celosvětové cestovní omezení v současnosti brání pravidelné mobilitě těchto kritických pracovníků. Mnoho námořníků v současné době uvázlo na svých plavidlech a pracuje i více než 11 měsíců, což je za hranici stanovenou mezinárodním právem, zatímco jejich kolegové na pevnině nemohou cestovat a překračovat hranice, aby je vystřídali. Hrozí tak přerušení dodavatelského řetězce a ohrožuje to bezpečnost vodní dopravy.
22. Členské státy by proto měly i nadále usnadňovat cestování námořníků, zajistit jejich mobilitu a umožnit jim kdykoli překračovat hranice a tranzit⁹. Podobně jako je tomu u pracovníků v dopravě, bod 19 písm. h) doporučení Rady (EU) 2020/1475 klasifikuje námořníky jako cestující, kteří mají nezbytnou funkci nebo potřebu, od nichž by se při výkonu této funkce neměla vyžadovat karanténa. Kromě toho by členské státy měly námořníkům zajistit přístup k vízovým službám a umožnit bezpečné výměny posádek ve svých přístavech. Majitelé lodí by měli posádky poskytnout přístup k odpovídajícím osobním ochranným prostředkům, aby chránili své zdraví i zdraví ostatních při cestování a pobytu na palubě. V konkrétním kontextu dálkové námořní dopravy jsou námořníci chráněni díky testování před naloděním. Toto testování zabraňuje rozšíření onemocnění na plavidlech, která plují daleko od přístavu, a jejich posádka tedy nemá možnost včasného přístupu k lékařské péči na pevnině. Útvary Komise a Evropská služba pro vnější činnost budou pokračovat ve spolupráci s příslušnými mezinárodními organizacemi s cílem zlepšit mobilitu lodních posádek mimo Evropu.
23. Podobně musí mít velitelé a posádky vnitrozemských plavidel možnost nalodovat se a vyloďovat ve vnitrozemských přístavech na vodních cestách EU. Je zásadní, aby pracovníci vnitrozemské dopravy mohli cestovat a překračovat hranice v členských státech EU, a zajistily se tak nepřetržité logistické operace na vodních cestách EU. Omezení volného pohybu posádky vnitrozemských plavidel může vést k riziku, že provozovatelé lodí nedodrží podmínky směrnice 2014/112 o úpravě pracovní doby ve vnitrozemské vodní dopravě. Provozovatelé vnitrozemských plavidel by rovněž měli posádky poskytnout přístup k odpovídajícím osobním ochranným prostředkům na ochranu jejich zdraví a zdraví cestujících.

IV Lepší koordinace a informace

24. Na počátku pandemie COVID-19 Komise zřídila a vedla síť národních kontaktních míst pro oblast dopravy. Myšlenkou, která stála za vytvořením této neformální sítě, bylo podpořit koordinaci a výměnu informací mezi správními orgány členských států, projednávat problémy, získávat aktuální údaje o situaci na hranicích a vyměňovat si osvědčené postupy. Umožnění rychlého sdílení informací mezi členskými státy podpořilo včasnou zpětnou vazbu, kterou si členské státy poskytují ohledně svých vnitrostátních opatření, která se navzájem ovlivňují, zvýšilo důvěru a omezilo jednostranné reakce.
25. Pokud je tedy prostřednictvím integrovaných opatření EU pro politickou reakci na krizi (IPCR) spuštěna nouzová či krizová situace, měla by Komise aktivovat síť národních kontaktních míst, což by mělo vést k častějším interakcím a informačním tokům. Členské státy by měly určit oficiální národní kontaktní místo na příslušně vyšší pozici, aby byla zajištěna koordinace mezi příslušnými vnitrostátními orgány. Národní

⁹ Sdělení Komise, Pokyny pro ochranu zdraví, repatriaci a cestování pro námořníky, cestující a jiné osoby na palubách lodí, C(2020) 3100 (Úř. věst. C 119, 14.4.2020, s. 1).

kontaktní místa pro dopravu by měla poskytovat nezbytné informace o problematických hraničních přechodech a svolat schůzku v případě, že je nutno přijmout okamžitá opatření. Komise důrazně doporučuje aktivní a plnou účast všech členských států.

26. Národní kontaktní místa členských států by měla poskytovat informace o vnitrostátních politických rozhodnutích týkajících se dopravy, zejména těch, která ovlivňují přeshraniční pohyb nákladu nebo cestujících, pohyb pracovníků v dopravě, a pokud je to možné, s dostatečným předstihem před zavedením těchto opatření, aby byla zajištěna zpětná vazba a ostatním členským státům a Komisi byla dána příležitost k reakci. Členské státy by rovněž měly případně zapojit další příslušná ministerstva a útvary a mohou toto fórum využívat k výměně informací a nápadů týkajících se osvědčených postupů.
27. Síť se ukázala jako účinný nástroj, který umožňoval rychlou výměnu informací a rozsáhlé hodnocení dopadů opatření, která omezila volný pohyb a ovlivnila dopravu. V letních měsících se síť kontaktních míst používala méně pravidelně, ale nyní navrhujeme znovu zahájit její provoz, aby se vyřešila nová řada povinností v rámci zelených pruhů stanovených v tomto sdělení, jak je ostatně požadováno v závěrech Rady – viz níže.
28. Aby byl zajištěn lepší přehled, měly by být všechny informace týkající se mobility pro soukromé cestující a profesionální poskytovatele dopravních služeb dostupné na jednom aktuálním a snadno použitelném online místě. Komise proto přenesla obsah internetové stránky pro sledování reakce na Covid-19 (Covid-19 response tracker) na internetovou stránku Reopen EU.

V Multimodální zelené pruhy

29. V původním sdělení o zavádění zelených pruhů bylo uvedeno, že průjezd hraničními přechody se „zelenými pruhy“ by u veškeré nákladní dopravy neměl překročit 15 minut. Aby se dosáhlo tohoto cíle, kdy průjezd nepřesáhne 15 minut, je třeba minimalizovat veškeré kontroly, prohlídky a prověřování. To platí pro všechna nákladní vozidla, vlaky, plavidla a letadla. Slouží to jako cíl, aby bylo odvětví dopravy co nejefektivnější a minimalizovala se nákladná narušení.
30. Tlak na změny vyvolaný současnou krizí by měl také vést ke změnám v zájmu jednotného trhu, udržitelnosti a digitalizace, které připraví cestu k oživení. Komise proto vyzývá k zajištění multimodálního a intermodálního fungování zelených pruhů a k zajištění plného využití možností všech druhů dopravy.
31. Pandemie způsobená onemocněním COVID ukázala, že železniční přeprava může být – vedle svých ekologických vlastností – spolehlivým a odolným způsobem dopravy. Během krize byla železniční doprava zásadní pro udržení nenarušených dodavatelských řetězců, přičemž intermodální doprava vyžaduje méně lidských interakcí než pouze silniční doprava, pokud jde o nakládku/vykládku, a je při ní zapojeno méně řidičů. Pandemie vytvořila zvláštní situaci, kdy se kapacita železnic zvýšila v důsledku prudkého poklesu osobní železniční dopravy. Sledování výkonnosti železničních koridorů nákladní dopravy ukazuje, že během počáteční fáze uzavírek v dubnu – kdy došlo ke snížení osobní dopravy – se významně zvýšila dochvilnost

železniční nákladní dopravy: hlášené minuty zpoždění se snížily o jednu třetinu až o polovinu¹⁰.

32. Toto zlepšení výkonu železniční nákladní dopravy musí zůstat zachováno. Provozovatelé infrastruktury i železniční společnosti by se měli zaměřit na minimalizaci zpoždění na hranicích a zvýšit flexibilitu. Za tímto účelem by železniční společnosti mohly co nejlépe využít opatření pro mezinárodní řízení mimořádných událostí, která byla vytvořena po uzavření trati u Rastattu¹¹. Za nouzové situace nabízejí síť pro koordinaci a výměnu informací na operativní úrovni. Komise zváží předložení právního návrhu požadujícího nepřetržité sledování dodržování jízdního řádu a včasných příjezdů železničních nákladních vlaků na stanice na hranicích, včetně čekacích dob, jak je uvedeno na mapě hraničních přechodů v příloze.
33. Za účelem odstranění zastavování na hranicích kvůli technickým kontrolám, a tedy urychlení přejezdu přes hranice a dosažení skutečného jednotného evropského železničního prostoru ve chvíli, kdy technický pilíř čtvrtého železničního balíčku vstoupí v platnost ve všech členských státech na konci října, by členské státy měly urychlit odstraňování vnitrostátních pravidel vyžadujících kontrolu vlaků na hranicích (zkoušky brzd atd.) nad rámec toho, co vyžadují pravidla EU, která již sama o sobě zcela adekvátně zajišťují bezpečnost. Tyto dodatečné kontroly často trvají mnohem déle než 15 minut, což je cílová maximální čekací doba na hranicích. Spolehlivost železniční nákladní dopravy a rychlost průjezdu hraničními přechody by měli provozovatelé infrastruktury podpořit prostřednictvím posílené spolupráce¹² týkající se pravidel přednosti pro přidělování železniční kapacity a řízení provozu přeshraničních železničních služeb.
34. S výhradou ohrožení bezpečnosti se navrhuje, aby bylo povolení řídit vlaky uděleno strojvedoucím s jazykovou úrovní A2 (namísto obvyklé úrovně B1), přičemž je třeba využít flexibility, která je v rámci stávajících pravidel k dispozici pro provoz vlaků v úsecích mezi stanicemi poblíž hranic.¹³ Tento přístup by byl obzvláště vhodný pro „jednoduché“ přeshraniční trasy. Alternativně by překročení hranic mohlo být usnadněno díky větší flexibilitě, pokud jde o jazyky, které mohou strojvedoucí používat pro komunikaci ohledně otázek zásadně důležitých pro bezpečnost. To by bylo možné v případě, že by komunikace podle standardů požadovaných právními předpisy Unie mohla být zajištěna v jazycích, které v současné době provozovatelé infrastruktury neuvádějí, ale které ovládá jak strojvedoucí, tak i řídicí středisko. Další usnadnění železniční nákladní dopravy a zvýšení kapacity by bylo navíc možné, pokud by členské státy

¹⁰ Viz informační platforma pro zákazníky RNE: <https://cip.rne.eu/>.

¹¹ Kvůli nehodě poblíž německého Rastattu dne 12. srpna 2017 byla vysoce využívaná část železniční trati – část rýnsko-alpského koridoru pro nákladní dopravu – téměř na dva měsíce pro veškerý provoz uzavřena. Jelikož alternativní trasy byly omezeny kapacitně a interoperabilitou, nehoda vedla k velmi významným finančním ztrátám a na železniční nákladní dopravu měla nepříznivý dopad. Komise se zapojením klíčových zúčastněných stran našla řešení na evropské úrovni tím, že zavedla opatření k účinnějšímu omezení takových událostí v budoucnu. Výsledná Příručka pro řízení mimořádných událostí v mezinárodním kontextu (Handbook for International Contingency Management) popisuje normy, které – v případě mezinárodního narušení – umožní pokračování železniční dopravy na nejvyšší možné úrovni a zajistí lepší informování o stavu narušení, o přijatých opatřeních, alternativách a o dopadech na plynulost dopravy.
https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/sites/primeinfrastructure/files/annex_to_point_9a_contingency_handbook_0.pdf

¹² Viz článek 37 směrnice 2012/34/EU.

¹³ Viz bod 8 odst. 3 přílohy VI směrnice 2007/59/ES.

zavedly opatření mezi železničními podniky, která umožní strojvedoucím s potřebnými specifickými znalostmi o trakci nákladní dopravy pracovat ve spojení se strojvedoucími obvykle pracujícími v osobních vlacích, kteří mají požadované jazykové či traťové znalosti na mezinárodních trasách.

35. Lodní doprava zůstala plně funkční po celou dobu pandemie a zajišťovala dodávky potravin, zdravotnického vybavení, energetických produktů a dalšího zboží do Evropy. Toto odvětví představuje 75 % obchodu EU se zbytkem světa a 30 % nákladní dopravy na vnitřním trhu. Jeho nepřerušované fungování je proto zásadně důležité pro hospodářství EU a jeho dodávky základního i jiného zboží.
36. Aby se zajistil hladký provoz lodní dopravy a nepřerušené obchodní toky, je třeba se pokud možno vyhnout přesměrování lodí a zpožděnému vplutí do přístavu. členské státy by ve svých přístavech měly povolit výměny posádek a námořníci možná budou muset zůstat v hotelech nebo budou muset být dočasně ubytováni, zatímco budou čekat na své cestovní spojení nebo nástup do služby. Tím se zabrání narušení provozu přístavu kvůli lodím, které čekají na uvolnění posádky, nebo kvůli jiným omezením souvisejícím s onemocněním COVID.
37. členské státy by měly při uplatňování svých vnitrostátních pravidel kontroly souladu prováděné donucovacími orgány a týkající se plavidel vnitrozemských vodních cest, včetně vnitrostátních předpisů provádějících směrnici 2016/1629, zohlednit potřebu vyhnout se zbytečným zdržením dopravních operací.
38. Pokud jde o osvědčení členů posádky plavidel vnitrozemské plavby, jiných než těch, na která se vztahuje směrnice 96/50, měly by členské státy při uplatňování svých vnitrostátních předpisů usilovat o to, aby posádky na vnitrozemských vodních cestách mohly pokračovat ve své činnosti podle příslušné kvalifikace až do konce období, ve kterém jsou zavedena výjimečná omezení z důvodu pandemie. Podobný přístup by měl být použit při prodlužování pracovních smluv, pokud není možné posádku nahradit z důvodu její nedostupnosti. Někteří členové posádky nemohou podstupovat pravidelné lékařské prohlídky. Proto se doporučují pragmatická řešení, díky nimž budou moci výjimečně nastoupit do služby nebo v ní pokračovat, pokud takovou možnost stanoví vnitrostátní právo.
39. Provozovatelé infrastruktury by měli zajistit flexibilní provoz (24 hodin denně / 7 dní v týdnu) veškeré přeshraniční infrastruktury na vnitrozemských vodních cestách, aby umožnili provoz plavidel a vyhnuli se zbytečné čekací době.
40. Služby v přístavech a terminálech, které jsou základními branami celosvětového obchodu a multimodální dopravy, zůstaly v provozu po celou dobu pandemie a zároveň upravily své pracovní postupy tak, aby se snížil lidský kontakt během kontrolních a překládkových činností (jako je automatické odbavení u vstupní brány, regulovaný přístup k přepážkám, digitální přenos přepravní dokumentace) a aby se používaly osobní ochranné prostředky v případě, že kontaktu zabránit nelze. Infekce nebo karanténa významné části zaměstnanců terminálu by mohly přerušit logistický řetězec, což by vedlo ke zpožděním v distribuci zboží a překážkám pro navazující operace v dodavatelském řetězci. Provozovatelé terminálů a přístavů by proto pro zajištění plynulého přesunu nákladu na různé druhy dopravy za účelem další přepravy měli mít nezbytné prostředky na ochranu svých pracovníků a kontinuity provozu

terminálů. Pokud je to možné, měla by být podporována automatizace provozu a výměna digitálních údajů namísto papírových dokumentů.

41. Během jara a léta čelily některé přístavy a vnitrozemské terminály v důsledku narušení dodavatelských řetězců nahromadění prázdných kontejnerů, což vedlo k přetížení loděnice a narušení každodenního provozu. Provozovatelé lodní dopravy by se měli snažit udržovat nepřetržitý a stabilní tok svých služeb, zatímco přístavní orgány by měly sledovat situaci a v případě potřeby pomáhat provozovatelům terminálů při řešení možných problémů spojených s narušením provozu. Aby se usnadnil pohyb zboží v přístavech, měly by členské státy, je-li to možné a potřebné, v mezích svého uvážení podle příslušných ustanovení práva Unie uplatnit flexibilitu, pokud jde o celní postupy a další formality, například prodloužení lhůt.
42. Členské státy současně provedly opatření k usnadnění činností týkajících se leteckého nákladu a v zájmu kontinuity dodavatelského řetězce včas zrušily všechna omezení zakazující nákladní lety a neopodstatněná omezení týkající se posádek obsluhujících nákladní lety. Členské státy by měly i nadále zajišťovat plynulý provoz nákladní dopravy po celou dobu současného opětovného vypuknutí pandemie a jejich případných následných vln, mimo jiné ponecháním otevřených letišť pro nákladní provoz nebo udržováním dostatečných kapacit pro manipulaci s nákladem, pokud jsou letiště z ekonomických důvodů uzavřena, aby nedocházelo k narušení přepravy zboží.

VI Směrem ke krizovému pohotovostnímu plánu a lepším způsobům řešení výjimek

43. Díky velmi dobré spolupráci s Evropským parlamentem a Radou byly v rekordním čase počátkem tohoto roku přijaty nouzové právní předpisy a odvětvové regulační výjimky. V kombinaci s řadou odvětvových pokynů vydaných Komisí pomohly provozovatelům dopravy zvládnout narušení toků a dodavatelských řetězců. Rozhodujícím faktorem je rychlé jednání tam, kde je to potřeba. Přesto lze právní předpisy EU krizovým situacím lépe přizpůsobit.
44. I když může být za výjimečných okolností nutné stanovit výjimky z doby řízení a odpočinku řidičů, musí být tyto výjimky přísně krátkodobé (např. řešení dočasného nedostatku řidičů) a za žádných okolností by neměly ohrozit bezpečnost a důstojné pracovní podmínky řidičů nebo transparentnost ve vztahu k donucovacím orgánům. V situacích, kdy jsou podobným způsobem dotčeny všechny členské státy nebo jejich většina, by bylo vhodnější, aby podobné obecné zásady (čas zahájení, čas ukončení, doba trvání) platily pro odchylky napříč všemi dotčenými členskými státy. V rámci budoucího pohotovostního plánu, který si Rada nedávno vyžádala (viz níže), zváží Komise legislativní změny týkající se efektivnějšího systému odchylek od pravidel silniční dopravy týkajících se doby řízení a doby odpočinku. Za účelem řešení naléhavých potřeb souvisejících s opětovným vypuknutím pandemie COVID-19 poskytne Komise členským státům pokyny k zajištění minimální úrovně koordinace odchylek, které by mohly být přijaty na vnitrostátní úrovni. Bylo by například rozumné povolit podobné dočasné výjimky, jako byly výjimky povolené na jaře týkajících se doby odpočinku a podmínek odpočinku řidičů nákladních vozidel, jako je časově omezená možnost spát v kabině.

45. Nařízení Omnibus¹⁴ stanovilo časově omezené odchylky od stávajících pravidel EU pro různé druhy pozemní dopravy a námořní bezpečnost. Stanovilo dočasná opatření vztahující se k prodloužení platnosti určitých osvědčení, licencí a povolení a odkladu některých pravidelných kontrol a pravidelného školení. Všechna ustanovení o flexibilitě obsažená v tomto nařízení byla využita alespoň některými členskými státy, což dokazuje, že jsou skutečně potřebná a užitečná. S ohledem na opětovné vypuknutí pandemie COVID-19 je Komise připravena navrhnout aktualizaci režimu, a to způsobem, který umožní všem členským státům využívat veškeré nezbytné odchylky, včetně těch států, které využily možnosti současné nařízení Omnibus neuplatňovat.
46. Jakákoli legislativní opatření tohoto druhu však mají povahu *ad hoc*, tj. jsou koncipována na konkrétní období s časově omezenými účinky. Ve střednědobém horizontu by všechny právní předpisy v oblasti dopravy měly být prověřeny, aby se ověřilo, zda ob stojí v době krize. V případě potřeby by měla být zahrnuta zvláštní ustanovení pro řešení nouzových situací.
47. Úmluva Mezinárodní organizace práce o práci na moři (MLC) z roku 2006 stanoví, že maximální doba služby na palubě, po které má námořník nárok na repatriaci, by měla být 11 měsíců. Prodloužení po tomto období může nepříznivě ovlivnit zdraví námořníků, vést k únavě, a ohrozit tak námořní bezpečnost.
48. Při zajišťování provádění Úmluvy o práci na moři hrají roli přístavní státy. V Pařížském memorandu o porozumění¹⁵ se orgány státní přístavní inspekce členských států naléhavě žádají, aby se během všech kontrol zaměřily na otázky spojené s uvedenou úmluvou a s dohodami o zaměstnání námořníků, které pozbyly platnosti. Oběžník upřesňuje, že „okolnosti, které znesnadňují nebo ztěžují repatriaci, nepředstavují případ vyšší moci“. Komise vybízí členské státy, aby se tímto přístupem řídily.
49. Kontrolní inspekce provedené státem přístavu jsou nezbytné pro zajištění bezpečnosti dopravy a měly by se konat pravidelně. Členské státy nebo příslušné orgány by měly zajistit, aby kontroloři měli přístup k dostatečnému množství osobních ochranných prostředků, aby se během kontrol chránili. Stejně jako v jiných situacích, kdy jsou na palubě návštěvníci, by měli námořníci také během inspekcí používat osobní ochranné prostředky, které by měl majitel lodi poskytovat v dostatečném množství.
50. Pro námořníky jsou nezbytná osvědčení, zejména lékařská, a související kontroly, aby se zajistily dobré podmínky a zdraví námořníků a dostatečná úroveň jejich školení. Jejich pravidelná obnova nebo opětovné potvrzení jejich platnosti v souladu s požadavky platného práva Unie a mezinárodního práva zajišťuje námořní bezpečnost a snižuje pravděpodobnost nehod.

¹⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/698 ze dne 25. května 2020, kterým se stanoví zvláštní a dočasná opatření s ohledem na rozšíření onemocnění COVID-19, jež se týkají obnovení či prodloužení některých osvědčení, licencí a povolení a odkladu některých pravidelných kontrol a pravidelného školení podle určitých částí právních předpisů v oblasti dopravy (Úř. věst. L 165, 27.5.2020, s. 10).

¹⁵ Schváleno a zveřejněno PSCircular 97 Rev. 4 dne 15. září 2020.

51. V oblasti letectví stanovila dvě nařízení¹⁶ dočasné odchylky od některých stávajících pravidel EU s ohledem na bezprecedentní pokles letového provozu v důsledku pandemie COVID-19. Zprv, pandemie vedla k obtížím při dodržování určitých ustanovení nařízení o leteckých službách¹⁷ a směrnice o službách pozemního odbavování¹⁸. Komise přijala dočasná pravidla nabízející dotčeným zúčastněným stranám, členským státům a Komisi nezbytnou úlevu od některých správních pravidel, jejichž účelem je zajistit lepší finanční výhled zúčastněným stranám v dotčeném odvětví. S ohledem na přetrvávající krizi je Komise připravena v případě potřeby využít své přenesené pravomoci k prodloužení příslušných odchylek stanovených v nařízení o leteckých službách. Zadruhé, pokud jde o volné letištní časy, byla na léto 2020 pozastavena platnost zásady ztráty v případě nevyužití („use-it-or-lose-it“) a Komise od té doby využila své přenesené pravomoci k prodloužení výjimky do plánovacího období zima 2020/2021. Kromě toho Komise brzy navrhne změnu pravidel pro uvolnění letištních časů, aby bylo zajištěno účinné využití kapacity letiště a lepší shoda mezi uvolněním a skutečnou a předpovídanou úrovní letového provozu. Zaměří se také na to, aby se zabránilo zneužití výjimky zavedením některých podmínek.
52. V nedávných závěrech Rady¹⁹ byla uznána potřeba zabývat se mobilitou pracovníků v dopravě a činnostmi v dopravě z evropského a mezinárodního hlediska. V závěrech se uvádí, že *v době krize by se mělo zabránit uzavírání hranic v rámci Evropské unie a měl by být zachován plynulý tok zboží, a to i na místech vstupu do Evropské unie. Rada vyzvala Komisi, aby pro evropské odvětví nákladní dopravy vypracovala pohotovostní plán pro případ pandemie a jiné závažné krize, včetně vytvoření soudržného regulačního rámce, pokud jde o výjimky, které se budou uplatňovat v případě pandemie a dalších závažných krizových situací, a opatření k zajištění koordinace na úrovni EU a jasné pokyny založené na hodnocení opatření přijatých k řešení krize COVID-19.*
53. Toto sdělení uvádí odkaz na naléhavé prvky pohotovostního plánu. Komise se zavázala k důkladnému posouzení a rozsáhlé konzultaci při přípravě pohotovostního plánu pro případ pandemie, který stanoví pružná, rychle proveditelná, účinná a účelná opatření. Plán by měl zahrnovat nákladní a osobní dopravu. Cílem Komise je předložit tento plán spolu s legislativními návrhy uvedenými v tomto sdělení v roce 2021 a těší se na hladkou spolupráci s Evropským parlamentem a Radou.

Akční plán pro pandemickou pohotovost v dopravě

- Revize režimu v nařízení Omnibus;

¹⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/459 ze dne 30. března 2020, kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 95/53 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 99, 31.3.2020, s. 1), a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/696 ze dne 25. května 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 1008/2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství s ohledem na pandemii COVID-19 (Úř. věst. L 165, 27.5.2020, s. 1).

¹⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (přepracované znění) (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3).

¹⁸ Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36).

¹⁹ Závěry Rady o politických úvahách o pohotovostním plánu pro evropské odvětví nákladní dopravy v případě pandemie a jiné závažné krize.

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

- Systematické prověřování právních předpisů EU za účelem případného zařazení ustanovení pro případ krize;
- Pokyny členským státům za účelem zajištění minimální úrovně koordinace odchylek od pravidel silniční dopravy týkajících se doby řízení a doby odpočinku;
- Návrh kritérií pro zajištění minimálních základních služeb v oblasti osobní dopravy;
- Neustálé sledování dodržování jízdního řádu a včasných příjezdů železničních nákladních vlaků na hraniční stanice včetně doby prodlev;
- Revize pravidel EU pro přidělování volných letištních časů na letištích Společenství;
- Prodloužení výjimečných opatření pro provozování leteckých služeb s ohledem na pandemii COVID-19 prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci, pokud je to podle platných kritérií odůvodněné.

VII Základní konektivita pro cestující

54. Zatímco původním záměrem zelených pruhů bylo udržet toky nákladní dopravy nedotčené a zajistit dostupnost základních služeb, je stejně důležité zajistit základní konektivitu pro cestující uvnitř členských států a mezi nimi, jakož i mimo ně. Všem, kdo potřebují cestovat z pracovních a rodinných důvodů²⁰, by to v zásadě mělo být umožněno. Bude to případ těch, kteří nemohou pracovat z domova, kteří chodí do školy, zdravotnického a pečovatelského personálu, poskytovatelů přeshraničních služeb a sezónních pracovníků atd.
55. Členské státy a místní orgány by v zásadě neměly zakazovat provozování dopravních služeb²¹. Rovněž je třeba se vyhnout omezením individuální dopravy (např. automobilů, motocyklů nebo jízdních kol), protože představují velmi omezené riziko šíření viru. Ve městech a regionech musí být zachováno odpovídající zajištění hromadné dopravy a omezení nejsou odůvodněná, pokud jsou zavedena odpovídající zdravotní a hygienická opatření. A konečně, vzhledem k tomu, že jsou zavedena příslušná opatření k zabránění šíření nákazy, není v současnosti pro řešení přetrvávající pandemie COVID-19 zavádět ani letová omezení.
56. Letadla, autobusy a autokary, automobily, vlaky a trajekty musí i nadále zajišťovat minimální základní služby po celé EU, v případě potřeby s pomocí veřejné finanční podpory v souladu s právem Unie. Za současných okolností hrají klíčovou roli, protože umožňují základní mobilitu, a to i kritickým pracovníkům, kteří musejí plnit své povinnosti. Doprava může a měla by být provozována bezpečně, jak je stanoveno v Pokynech Komise k postupné obnově dopravních služeb a konektivity – COVID-19²². Tranzitní koridory by měly zůstat pro pozemní dopravu funkční. Nyní jsou zavedeny bezpečnostní protokoly COVID pro leteckou, námořní a vnitrozemskou dopravu a cestování po železnici. Klíčovou roli pravděpodobně budou hrát také digitální formuláře pro vyhledávání cestujících a sledovací aplikace.

²⁰ Včetně těch, kteří mají řádně doložené vztahy.

²¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0499&qid=1603790201694&from=CS>

²² 2020/C 169/02.