**Informatīvais ziņojums**

**“Latvijas nostāja Eiropas Savienības Transporta ministru video formāta padomē 2020. gada 29. aprīlī”**

2020. gada 29. aprīlī notiks otrā Eiropas Savienības (turpmāk – ES) Transporta ministru video formāta sanāksme par COVID-19 ietekmi uz transporta nozari. Darba kārtībā plānota ministru diskusija par COVID-19 krīzes laikā identificētajiem transporta nozares ietekmes būtiskajiem faktoriem.

Horvātijas Prezidentūras diskusiju papīrā ir uzsvērts, ka pēdējā mēneša laikā ES transporta sektors ir pierādījis savas lomas būtiskumu ES vienotā iekšējā tirgus saglabāšanā, nodrošinot, ka visas kravas, ieskaitot pirmās nepieciešamības medicīnas preces, turpina savu ceļu pie Eiropas pilsoņiem COVID-19 pandēmijas laikā. Saprotot nepieciešamību pēc labi funkcionējoša ES transporta sektora, ir nepieciešams ņemt vērā krīzes ekonomiskās sekas šajā sektorā. Tādējādi ir ļoti svarīgi turpināt reaģēt uz nākotnes izaicinājumiem koordinētā, laicīgā un labi organizētā veidā.

Pirmā augsta līmeņa Transporta ministru video formāta sanāksme marta vidū bija nozīmīga vienotas dalībvalstu koordinācijas platformas izveidē, kas apkopo ikdienas transporta darbības ES dalībvalstīs, kā arī tā bija nozīmīga arēna debatēm par iespējamajiem veicamajiem pasākumiem. Ņemot vērā COVID-19 krīzi, Horvātijas prezidentūra ir nolēmusi organizēt otro transporta ministru konferenci, lai apspriestu nepieciešamību pēc jauniem COVID-19 pasākumiem transporta sektorā, nepieciešamību pēc steidzamiem papildpasākumiem, lai pārvaldītu pašreizējo situāciju, kā arī pārrunātu nākotnes plānus un rīcības koordinācijas iespējas attiecībā uz ierobežošanas pasākumu koordinētu atvieglošanu.

Lai nodrošinātu nacionālo pasākumu efektivitāti, vienlaikus nodrošinot preču brīvo apriti ES, Eiropas Komisija (turpmāk – Komisija) 16. martā publicēja vadlīnijas[[1]](#footnote-2) par robežkontroles pasākumiem veselības aizsardzībai un preču un būtisku pakalpojumu pieejamības nodrošināšanai, kurā minēti galvenie principi, kas jāievēro preču pārvadājumu ierobežošanai. Ņemot vērā robežu slēgšanu un to šķērsošanas problēmas, 23. martā Komisija publicēja paziņojumu[[2]](#footnote-3) par Zaļo joslu ieviešanu saskaņā ar robežu pārvaldības pasākumu vadlīnijām veselības aizsardzībai un preču un būtisku pakalpojumu pieejamībai. Transporta ministru video formāta sanāksmē papildus tika panākta vienošanās izveidot valstu kontaktpunktu transporta nozarē, ko koordinē Komisija, lai apmainītos ar informāciju par sastrēgumiem Zaļajās joslās, paziņotu par pasākumiem, kas pieņemti saistībā ar COVID-19 krīzi, un apmainītos ar citu būtisku informāciju.

Neskatoties uz operatīvi veiktajiem pasākumiem, ir secināms, ka joprojām pastāv vairāki šķēršļi, kas ietekmē preču plūsmu. Ņemot vērā dalībvalstu sniegto informāciju, ir redzamas trīs problēmasautotransporta nozarē. Pirmkārt, licenču un citu transporta dokumentu derīguma termiņa pagarināšana, kas ir noteikta ES tiesību aktu līmenī. Otrkārt, attiecībā izņēmumiem un atpūtas laikiem, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 15. marta Regulā (EK) Nr. 561/2006, *ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85*, nepieciešams nodrošināt koordinētu pieeju braukšanas ierobežojumu atvieglošanai, kā arī atgriešanos normālā situācijā pēc krīzes. Treškārt, attiecībā uz dokumentu noformēšanas harmonizāciju uz robežām būtu jāveicina Zaļo joslu 3. pielikuma izmantošanu, jo tas varētu palīdzēt panākt vienmērīgāku pārrobežu satiksmes darbību, samazinot dokumentāciju, kas nepieciešama no autovadītājiem šķērsojot robežu.

Dzelzceļa nozarē pasažieru pārvadājumi ir praktiski pārtraukti, taču kravu pārvadājumi ir bijuši uzticami un ar pieejamu kapacitāti. Komisija ir aicinājusi uzlabot nozares koordināciju, īpaši uzsverot dzelzceļa savienojumu darbības turpināšanas nozīmi.

Aviācijas nozarē tika pieņemti grozījumi Laika nišu regulā, kuru mērķis ir īslaicīgi atvieglot aviosabiedrības no “izmanto vai zaudē” noteikumiem. Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (turpmāk – EASA) ir izdevusi paraugveidlapu atbrīvojumiem saskaņā ar Pamatregulas 71. panta 1. punktu, kas paredz iespēju dalībvalstīm atkāpties no prasībām, kas nav pamatprasības. Visas dalībvalstis ir izmantojušas šo paraugu, lai pagarinātu aviācijas nozares sertifikātu derīguma termiņus par 4-6 mēnešiem. Gaisa kravu jautājumā Komisija 26. martā izdeva vadlīnijas[[3]](#footnote-4) gaisa pārvadājumu operāciju atvieglošanai COVID-19 uzliesmojuma laikā.

Kuģniecības nozarē joprojām ir aktuāls jautājums par jūrnieku sertifikātu un darba līgumu derīguma termiņiem. Šajā sakarā daudzas dalībvalstis ir veikušas nacionālus pasākumus, lai pagarinātu dokumentu derīguma termiņus, un ir pieņēmušas praktisku pieeju attiecībā uz ostas valsts kontroli un ar to saistītajām pārbaužu prasībām šādiem dokumentiem. Komisija 8. aprīlī publicēja vadlīnijas[[4]](#footnote-5) par jūrnieku, pasažieru un citu personu, kas atrodas uz kuģa, veselības aizsardzību, repatriāciju un ceļošanas kārtību, tāpēc būtu lietderīgi saprast, kāda ir dalībvalstu pieredze šo vadlīniju īstenošanā.

Visās transporta nozarēs, it īpaši aviācijā un kuģniecībā, joprojām aktuāls ir jautājums par ekipāžu nomaiņas organizēšanu. Lai gan dažas dalībvalstis pieļauj ekipāžas nomaiņu, citas turpina tās ierobežot. Kopumā lielākais izaicinājums veicot apkalpes maiņu ir ātra tranzīta nodrošināšana starp apkalpes izcelsmes valstīm un to iekāpšanas vietu.

Komisija 18. martā izdeva vadlīnijas[[5]](#footnote-6) par ES pasažieru tiesību noteikumiem, kur precizēts, ka COVID-19 ārkārtas situācijas laikā pasažieriem var nebūt tiesības uz kompensācijām. Attiecībā uz biļešu atlīdzību norādīts, ka operatora piedāvātais kupons nevar ietekmēt pasažiera tiesības izvēlēties kompensāciju, taču vairākas dalībvalstis ir norādījušas uz nepieciešamību ļaut operatoriem izdot kuponus.

Svarīgi ir nodrošināt arī termināļu darbību, kas savieno dažādus transporta veidu pārvadājumu ķēdēs, ko nepieciešams atzīt par būtiskām transporta darbībām, ko nedrīkst pārtraukt.

Attiecībā uz finanšu aspektiem dalībvalstīm ir nodrošināta iespēja elastīgāk izmantot 2020. gada Kohēzijas politikas finansējumu, kas ļautu mobilizēt aptuveni 37 miljardus EUR. Ņemot vērā transporta nozares milzīgos finansiālos zaudējumus, ir ārkārtīgi svarīgi pārdomāt likviditāti un ieguldījumus, kas nepieciešami visas transporta nozares atjaunošanā pēc COVID-19 krīzes.

Balstoties uz šo Horvātijas Prezidentūras ziņojumu ir sagatavoti jautājumi ministriem par to vai ir nepieciešami kādi papildus steidzami pasākumi, kas mazinātu krīzes negatīvo ietekmi uz transporta nozari? Kādas nākotnes problēmas var rasties dalībvalstu atvieglojumu pasākumu dēļ un kādā veidā iespējams turpināt nepieciešamo sadarbību? Kas jāiekļauj Komisijas vadlīnijās, lai atjaunotu transporta pakalpojumus, savienojamību un brīvu pārvietošanos?

**Latvijas nostāja:**

Latvija atzinīgi novērtē, ka Komisija ir uzņēmusies dalībvalstu koordināciju, jo ir nepieciešama koordinēta ES rīcība, ņemot vērā to, ka šī krīze ir parādījusi transporta sektora būtisko loma vienotā tirgus funkcionēšanā, kā arī to, cik transporta sektors var būt ievainojams un ka tas ir viens no ES regulētākajiem sektoriem. Vienlaikus ir jāņem vērā katras dalībvalsts individuāli pieņemtie lēmumi un ierobežojumi, piemēram, robežšķērsošanas jautājumos, jo īpaši, robežu slēgšanā, kā arī dažādās dalībvalstu individuāli pieņemtās prasības attiecībā uz nosacījumiem kravu pārvadājumiem, kas tiešā veidā ir ietekmējušas transporta plūsmu, kas ir kritiska pirmās nepieciešamības preču pārvadāšanā. Jāatzīmē, ka Komisijas izdotās vadlīnijas ir sniegušas būtisku ieguldījumu, vienlaikus ES regulējums ne visās jomās ir gatavs un ietver rīcību šādās ārkārtas situācijās, piemēram, pasažieru tiesību jautājumi visos transporta veidos, kravu pārvadājumu nozares darbība utml. Līdz ar to ir būtiski, lai transporta sektora nozīmīgā loma atspoguļotos ES ekonomikas atveseļošanās programmā t.i. finansiāla atbalsta saņemšanā, ņemot vērā dalībvalstu specifiku un vajadzības.

Vienlaikus Latvija uzskata, ka papildus koordinēti pasākumi palīdzētu atvieglot krīzes negatīvo ietekmi transporta sektorā, taču šis jautājums ir cieši saistīts ar valstu atvieglošanas pasākumiem, kas saistīti ar COVID-19 uzliesmojumu. Šajā sakarā ir nepieciešama koordinēta pieeja, jo īpaši kaimiņvalstu starpā, ņemot vērā, ka process notiks pakāpeniski. Kuģniecības nozares reakcija uz vadlīnijām par jūrnieku, pasažieru un citu personu, kas atrodas uz kuģa, veselības aizsardzību, repatriāciju un ceļošanas kārtību, ir bijusi pozitīva, lai gan ir saprotams, ka šo vadlīniju atsevišķu elementu īstenošana ir dalībvalstu ziņā. Viens no izaicinājumiem, kas saistīts ar apkalpes locekļu maiņas atvieglošanu kuģošanā, ir līdzsvars starp pārvietošanās iespēju pieejamības uzlabošanu jūrniekiem kā būtiskiem nozares darbiniekiem daļēji apturētās starptautisko pasažieru pārvadājumu dēļ un nepieciešamību nodrošināt sabiedrības veselību un drošību valstīs, kuras saskaras ar COVID-19 uzliesmojumu. Latvijas ostas ir atvērtas, taču apkalpes nomaiņas iespējas Latvijas ostās ir ierobežotas, jo ir atcelti starptautiskie pasažieru pārvadājumi. Attiecībā uz sertifikātiem un karoga valsts un ostas valsts kontroles pārbaudēm valstu līmenī ir izmantota pragmatiska un praktiska pieeja, kā ierosināts IMO un Parīzes memorandā, ņemot vērā to, cik svarīgi ir nodrošināt kuģu drošību un aizsargāt jūrniekus saskaņā ar nacionālajiem noteikumiem un starptautiskajiem standartiem.

 Attiecībā uz aviācijas nozari Latvija uzskata, ka šobrīd veiktie pasākumi ir bijuši pietiekami un efektīvi, taču Latvija uzskata, ka nepieciešama labāka koordinācija dalībvalstu pasākumiem, ņemot vērā to, ka politikas virzieni, kā cīnīties pret pandēmiju, dalībvalstīs ir atšķirīgi, attiecīgi sniedzot dažādus rezultātus. Vienlaikus ir jāņem vērā, ka šī krīze ir viskritiskāk skārusi aviācijas sektoru, līdz ar to būs nepieciešami kompleksi risinājumi. Nepieciešams rast dalībvalstu kopīgi pieņemtus kritērijus ierobežojumu atcelšanai vai atvieglošanai. Šādu kritēriju izveide ir uzdevums, kas pārsniedz transporta nozares kompetenci, tāpēc nepieciešamas ticamas pandēmijas attīstības prognozes, ko iespējams iegūt no medicīnas iestādēm. Ierobežojumu atvieglošanas modeli būtu iespējams izveidot un pamatot tikai tad, ja būtu pieejamas uzticamas prognozes par krīzes turpmāko attīstību. Vienlaikus būtisks ir jautājums par Regulas Nr. 261 nosacījumu izpildi, līdz ar to Komisijai steidzami ir jānāk klajā ar juridiskiem risinājumiem, lai aviokompānijas varētu izsniegt vaučerus par nenotikušiem ceļojumiem, kas attiecīgi nodrošinātu vienotu pieeju no aviokompāniju puses.

Starptautiskā kravu pārvadājumu nozare ir saskārusies ar vislielākajiem izaicinājumiem, ņemot vērā dinamisko notikumu attīstību dalībvalstīs, t.sk. ES iekšējo robežu slēgšanas un citas specifiskās prasības, lai tās šķērsotu, vienlaikus ievērojot spēkā esošo ES regulējumu, kas pie šiem apstākļiem ir sarežģīti. Līdz ar to Komisijas izdotās Zaļo joslu vadlīnijas bija noderīgs dokuments, lai preču aprite neapstātos, tomēr dalībvalstu dažādā pieeja to piemērošanā joprojām rada dažādus izaicinājumus un sarežģījumus. Vienlaikus Latvija vērš uzmanību, ka topošā Mobilitātes pakotnes I regulējuma virzīšana uz priekšu no Prezidentūras puses, neskatoties uz esošo situāciju un uz jauno realitāti, kā arī gaidāmajiem izaicinājumiem turpmākajos gados, nav korekts solis un diemžēl netiek ņemti vērā dalībvalstu iebildumi. Pēcpandēmijas periodā, redzam problēmas ar kontroles jautājumiem, jo kontroles programmatūrās ievērojamas atkāpes no darba un atpūtas laika uzskates prasībām nav paredzēta. Tāpēc nepieciešama vienota pieeja ES līmenī, iespējams paredzot, ka ārkārtas situācijas periods no marta līdz vēl nezināmam laikam nākotnē nav analizējams un sodi netiek piemēroti. Tas attiecas gan uz kontrolēm uz ceļa, gan uzņēmumos, jo neharmonizētas pieejas rezultātā kāds no uzņēmumiem var zaudēt labu reputāciju.

Starptautisko autopārvadājumu atsākšanai īstermiņā, svarīga ir harmonizēta robežkontroles procedūru atvieglošana, kā arī vienotu nosacījumu  esamība starptautisko pasažieru pārvadājumu ar autobusiem veikšanai/atsākšanai, vienlaikus nodrošinot nepieciešamos piesardzības pasākumus un Komisijas izveidotais vienotais kontaktpunkts ir laba platforma, lai arī šajā jomā apmainītos ar aktuālo informāciju un meklētu atbilstošākos risinājumus.

Iesniedzējs: Satiksmes ministrs T. Linkaits

Vīzē: Valsts sekretāre I. Stepanova

Evita Nagle

Tel.67028190

evita.nagle@sam.gov.lv

1. ST 6842/20 [↑](#footnote-ref-2)
2. ST 6987/20 [↑](#footnote-ref-3)
3. ST 7055/20 [↑](#footnote-ref-4)
4. ST 7281/20 [↑](#footnote-ref-5)
5. ST 6913/20 [↑](#footnote-ref-6)