

IV

(Oplysninger)

OPLYSNINGER FRA DEN EUROPÆISKE UNIONS INSTITUTIONER, ORGANER,
KONTORER OG AGENTURER

EUROPA-KOMMISSIONEN

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

**om indførelse af grønne baner i henhold til retningslinjerne for grænseforvaltningsforanstaltninger
for at beskytte sundheden og sikre adgangen til varer og vigtige tjenesteydelser**

(2020/C 96 I/01)

Resumé

- I retningslinjerne for grænseforvaltningsforanstaltninger for at beskytte sundheden og sikre adgangen til varer og vigtige tjenesteydelser ⁽¹⁾, som Europa-Kommissionen vedtog den 16. marts 2020, lægges der vægt på princippet om, at alle EU's indre grænser bør forblive åbne for fragt, og at forsyningskæderne for vigtige varer skal sikres. Fri bevægelighed for varer, navnlig i nødsituationer og i alles interesse, kræver, at medlemsstaterne overholder og fuldt ud gennemfører retningslinjerne ved alle grænseovergangssteder ved de indre grænser. Formålet med dette dokument er at hjælpe medlemsstaterne med at gennemføre retningslinjerne for så vidt angår grønne baner. Hensigten er at skabe en samarbejdsproces i hele EU for at sikre, at al fragt, herunder, men ikke begrænset til, vigtige varer som f.eks. fødevarer og lægemidler og medicinsk udstyr, hurtigt ankommer til bestemmelsesstedet uden forsinkelser.
 - For at opretholde forsyningskædernes funktion i hele EU og sikre et velfungerende indre marked for varer på de steder, hvor der allerede findes eller nu er indført kontrol ved de indre grænser, anmodes medlemsstaterne om straks at udpege alle de relevante indre grænseovergangssteder på det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og yderligere grænseovergangssteder, i det omfang det skønnes nødvendigt, som »grønne baner« ved grænseovergangsstederne — til land- (vej og jernbane), sø- og lufttransport.
 - Passage via disse »grønne baner« ved grænseovergangsstederne, herunder alle former for kontrol og sundhedsscreening af arbejdstagere på transportområdet, bør ikke overskride 15 minutter ved de indre landegrænser. De »grønne baner« ved grænseovergangsstederne bør være åbne for alle fragtkøretøjer, der transporterer varer af en hvilken som helst art.
 - Medlemsstaterne bør straks træffe foranstaltninger til midlertidigt at suspendere alle former for allerede indførte adgangsbe- grænsninger på deres område (weekendforbud, natforbud, sektorbestemte forbud osv.) for vejgodstransport og for den nødvendige fri bevægelighed for arbejdstagere på transportområdet.
 - Arbejdstagere på transportområdet bør uanset nationalitet og bopæl have lov til at krydse de indre grænser. Restriktioner såsom rejserestriktioner og obligatorisk karantæne for arbejdstagere på transportområdet bør ophæves, uden at dette berører de kompetente myndigheders mulighed for at træffe forholdsmæssige og særligt tilpassede foranstaltninger for at minimere smitterisikoen.
1. Covid-19-udbruddet har stor forstyrrende indvirkning på europæisk transport og mobilitet. Den europæiske forsyningskæde opretholdes gennem et omfattende net af godstransporttjenester, herunder alle former for transport. Fortsatte og uafbrudte land-, sø- og luftfragttjenester er af afgørende strategisk betydning for hele EU. Landbaserede forsyningskæder, navnlig ad vej, som i dag tegner sig for 75 % af godstransporten, har været særlig hårdt ramt af indførelsen af indrejseforbud ved de indre landegrænser og/eller begrænsninger af erhvervschaufførers adgang til visse medlemsstater. På visse dage for nyligt var ventetiden ved EU's indre grænser mere end 24 timer, selv for lægemidler og medicinsk udstyr.

⁽¹⁾ https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20200316_covid-19-guidelines-for-border-management.pdf.

2. Ved denne meddelelse opfordres medlemsstaterne indtrængende til fuldt ud at gennemføre retningslinjerne for grænseforvaltning i forbindelse med al transport inden for EU^(?) med specifik supplerende vejledning for medlemsstaterne i, hvordan de gennemfører punkt 1-6, 8, 10, 11, 19 og 22 i retningslinjerne. Medlemsstaterne tilskyndes til at træffe de fornødne operationelle og organisatoriske foranstaltninger under den forudsætning, at disse ekstraordinære foranstaltninger vil være midlertidige, indtil inddæmningen af coronavirus er afsluttet.

1. Sikring af flydende trafikstrømme langs TEN-T-nettet

3. Det **transeuropæiske transportnet** ^(?), som består af de vigtigste færdselsårer for transport ad vej, med jernbane og ad indre vandveje, og som integrerer havne, lufthavne og multimodale terminaler, spiller en vigtig rolle for varebevægelserne. Det er af afgørende betydning at sikre en jævn strøm af alle varer langs dette net for at sikre en effektiv sundhedsindsats over for pandemien, forsikre borgerne om, at der er tilstrækkelige forsyninger, og begrænse virussets indvirkning på økonomien.
4. **Medlemsstaterne bør straks gennemføre følgende foranstaltninger for at sikre uhindret transport af varer langs hele TEN-T-nettet.**
5. **Alle fragtkøretøjer og førere bør behandles uden forskelsbehandling**, uanset køretøjets oprindelse, bestemmelsessted eller registreringsland eller førerens nationalitet. Medlemsstaterne bør ikke sondre mellem køretøjer, der transporterer varer til brug på deres område, og køretøjer, der blot er i transit.
6. På de steder, hvor der allerede findes eller nu er indført kontrol ved de indre grænser, opfordres medlemsstaterne til at udpege de relevante TEN-T-grænseovergangssteder ^(*) ved de indre grænser samt yderligere grænseovergangssteder, i det omfang det skønnes nødvendigt, som **»grønne baner« ved grænseovergangsstederne.**
7. Grænsepassage via disse »grønne baner«, herunder enhver kontrol og screening, **bør ikke overstige 15 minutter**. Der bør åbnes yderligere grænseovergangssteder udelukkende med fokus på varepassage, hvis grænseovergangsstederne på TEN-T-nettet er mættet. De bør placeres så tæt som muligt på TEN-T-nettets grænseovergangssteder.
8. **De »grønne baner« ved disse grænseovergangssteder bør være åbne for alle fragtkøretøjer**, herunder tunge og lette køretøjer samt, hvor det er relevant, tog og skibe.
9. Kommissionen erkender, at nogle medlemsstater ønsker at prioritere visse former for fragt under denne krise. I betragtning af forsyningskædernes komplekse natur og behovet for at sikre fri bevægelighed for alle varer **bør køretøjer, der transporterer varer af enhver art, kunne anvende de »grønne baner« ved grænseovergangssteder**. Kommissionen er parat til om nødvendigt at undersøge, om der er behov for yderligere foranstaltninger til at prioritere bestemte kategorier af varer på grundlag af bedste praksis på nationalt plan, men understreger, at medlemsstaterne bør gøre deres yderste for at opretholde transporten af *alle* varer. Udrykningskørsel bør altid prioriteres.
10. I de »grønne baner« ved grænseovergangssteder **bør procedurene minimeres og strømlines** til det strengt nødvendige. Førere af fragtkøretøjer bør ikke anmodes om at fremlægge andre dokumenter end deres identifikation, kørekort og om nødvendigt en standardskrivelse fra arbejdsgiveren (bilag 3). Elektronisk indsendelse/visning af dokumenter bør anses for at være tilstrækkelig.

^(?) Principperne vedrørende godstransport i denne meddelelse finder tilsvarende anvendelse på overførsel af affald i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1013/2006 af 14. juni 2006 om overførsel af affald (EUT L 190 af 1.7.2006, s. 1).

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

^(*) Se henvisning i bilag 1 og online: TEN-T-nettets vejovergangssteder ved de indre grænser

11. **Sundhedsscreening kan udføres, før eller efter den indre grænse passerer**, afhængigt af den tilgængelige infrastruktur for at sikre en jævnt flydende trafik. Medlemsstaterne bør koordinere indsatsen, så der kun udføres sundhedsscreening på den ene side af grænsen, for at undgå overlapninger og ventetider. Sundhedsscreening bør i princippet være baseret på elektronisk måling af kropstemperatur, medmindre der findes lige så hurtige, men mere effektive metoder.
12. **Anden kontrol af dokumenter og gods** — f.eks. vejkontrol — bør minimeres og ikke overstige de normale niveauer for således at sikre varernes frie bevægelighed og undgå yderligere forsinkelser.
13. **Kontrol og sundhedsscreening** bør foregå på en måde, der minimerer forsinkelser, og bør derfor ikke kræve, at førerne forlader deres køretøjer.
14. De **nationale kontaktpunkter**, der blev oprettet efter transportministrenes telekonference den 18. marts, bør samarbejde om at sikre, at de »grønne baner« ved grænseovergangssteder fungerer effektivt. Kommissionen har oprettet en platform med oplysninger om de relevante krisetransportforanstaltninger, som medlemsstaterne har truffet ⁽⁵⁾.
15. For så vidt angår Det Forenede Kongerige, der behandles som en medlemsstat i EU indtil overgangsperiodens udløb, nabolandene uden for EU, EØS-medlemslandene, Schweiz, landene og økonomierne på det vestlige Balkan samt samarbejdet med de lande, der deltager i EU-civilbeskyttelsesmekanismen, især dem, der er omfattet af det udvidede TEN-T-net, opfordres de respektive nationale myndigheder til at arbejde tæt sammen med EU's netværk af kontaktpunkter. Dette er afgørende for at kunne ensrette alle de nødvendige procedurer og dermed sikre varestrømmen for alle varettyper, både til disse lande og når varerne er i transit fra en del af EU (eller denne bredere gruppe af lande) til en anden. Kommissionen vil også arbejde tæt sammen med det permanente sekretariat for transportfællesskabet for at lette koordineringen og gennemførelsen af foranstaltninger mellem EU og de seks lande på Vestbalkan. Uden at det berører særlige kontroller af de varer eller transportarbejdere, hvormed passage af henholdsvis det indre markeds, toldunionens eller Schengenområdet ydre grænser er uløseligt forbundet, bør medlemsstaterne i videst muligt omfang ved disse ydre grænser anvende de gennemførelsesretningslinjer, der er fastsat i denne meddelelse.
16. Medlemsstaterne bør midlertidigt **suspendere alle former for kørselsbegrænsninger** (weekendforbud, natforbud, sektorbestemte forbud osv.) for vejgodstransport i alle deres territorier. Suspensionen af disse kørselsforbud vil bidrage til en mere jævnt flydende trafik.
17. Medlemsstaterne bør sikre, at der findes passende sanitetsfaciliteter og fødevarerforsyninger/catering til transportarbejderne på de vigtigste transportruter. For at begrænse smittefaren, og da der sandsynligvis ikke findes indkvarteringsmuligheder langs ruterne, bør medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel 14 i forordning (EF) nr. 561/2006 overveje en hurtig suspension af forbuddet mod, at transportarbejdere tilbringer deres hviletid i køretøjernes kabiner ⁽⁶⁾. Kommissionen vil i lyset af de vedvarende problemer være positivt indstillet over for medlemsstaternes anmodninger om tilladelse til at forlænge sådanne undtagelser i perioder på over 30 dage.
18. Kommissionen opfordrer eftertrykkeligt medlemsstaterne til at oprette sikre **transitkorridorer**, der giver private chauffører og deres passagerer, f.eks. sundhedspersonale og transportarbejdere, samt alle EU-borgere, der hjemsendes, uanset deres nationalitet mulighed for prioriteret passage gennem landet langs begge retninger af TEN-T-nettet.; i den forbindelse skal de sørge for nøje at holde sig til den udpegede rute og begrænse hvilepauser til det nødvendige minimum. Medlemsstaterne bør også sikre, at mindst en lufthavn i deres land kan anvendes til hjemsendelse af borgere og internationale nødhjælpsflyvninger.

⁽⁵⁾ https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_da — kontakt: EU-COVID-TRANSPORT@ec.europa.eu

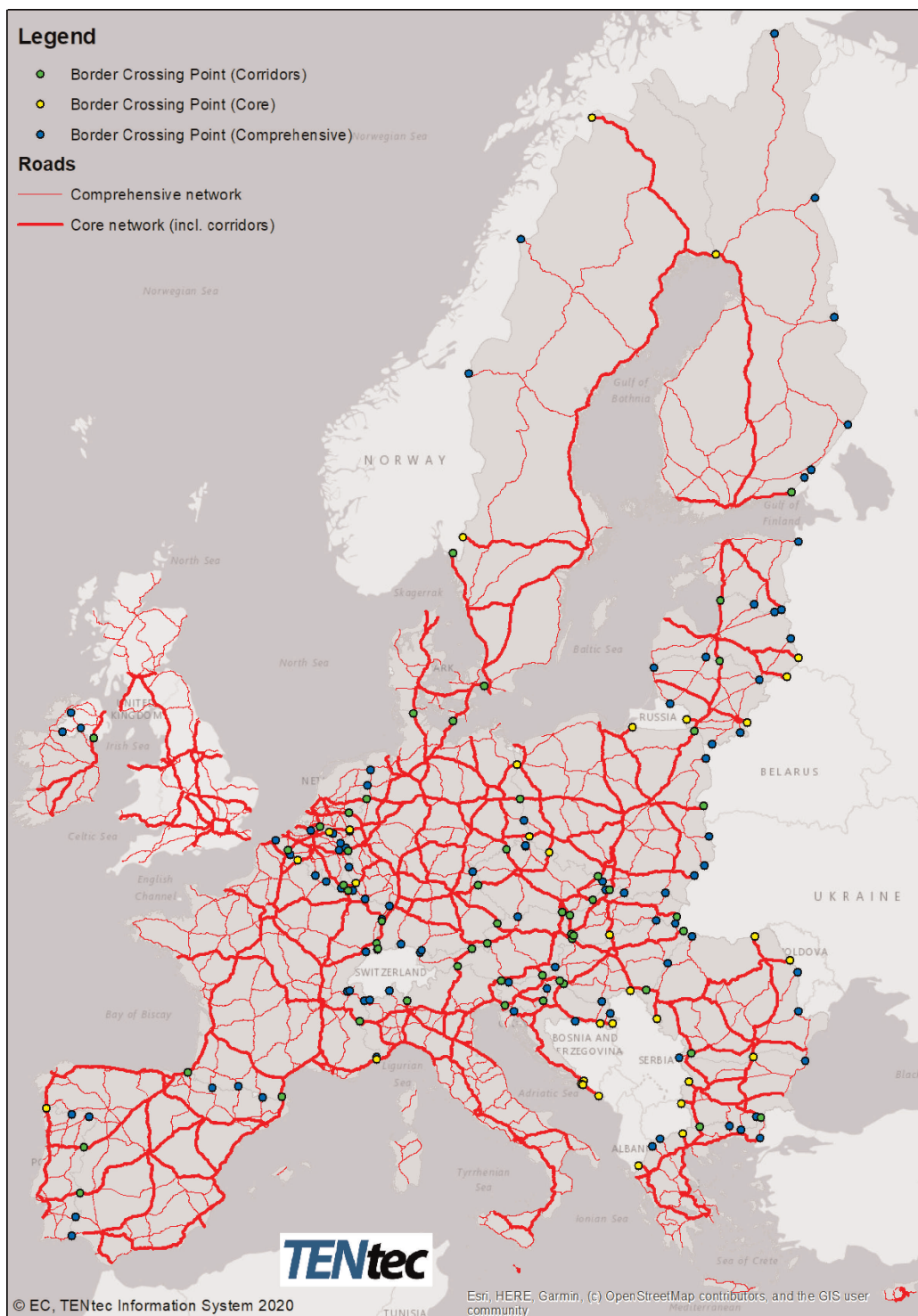
⁽⁶⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

2. Bedre tilpasset anvendelse af reglerne for transportarbejdere

19. Som led i den overordnede indsats for at holde de vigtigste transportstrømme i gang bør medlemsstaterne endvidere træffe foranstaltninger for at sikre den frie bevægelighed inden for EU for alle arbejdstagere, der er involveret i international transport inden for alle transportformer såsom chauffører, søfolk, piloter, besætninger, vogninspektører, vedligeholdelsesmedarbejdere osv.
 20. Navnlig bør **regler såsom rejserestriktioner og obligatorisk karantæne for transportarbejdere, der ikke udviser symptomer, ophæves**, uden at dette berører de kompetente myndigheders mulighed for at træffe forholdsmæssige og særligt tilpassede foranstaltninger til at minimere smitterisikoen. Medlemsstaterne bør f.eks. opgive krav om at pålægge symptomfri transportarbejdere at fremlægge lægeattest for at påvise, at de er raske. Sådanne anmodninger ville være uforholdsmæssige og af begrænset værdi, da der kan forekomme symptomfri infektion efter udstedelsen af en sådan attest, og da adgangen til lægehjælp allerede er begrænset som følge af covid-19-udbruddet.
 21. Arbejdstagere bør ikke hindres i at passere en indre grænse i forbindelse med varetagelsen af deres transportopgaver: **internationalt anerkendte kompetencebeviser bør anses for tilstrækkelig dokumentation for, at en arbejdstager er aktiv inden for international transport**. Disse kompetencebeviser bør under covid-19-udbruddet midlertidigt anses for at være gyldige i et rimeligt tidsrum efter deres udløb.
 22. Hvis det er nødvendigt, f.eks. hvis der ikke findes et internationalt anerkendt kompetencebevis (f.eks. for varevognschauffører), eller hvis beviset er udløbet, kan medlemsstaterne kræve et brev fra arbejdstagerens arbejdsgiver, som fastslår at de er i god tro, sammen med passende legitimation, således at de kan passere den indre grænse i forbindelse med udøvelsen af deres erhverv. For at lette denne procedure har Kommissionen udarbejdet en model til certifikat for internationale transportarbejdere (bilag 3).
 23. Sundhedsscreening af transportarbejdere bør i princippet baseres på elektronisk måling af kropstemperatur, hvis de nationale myndigheder finder dette nødvendigt. Måling af chaufførers kropstemperatur bør normalt ikke foretages mere end tre gange på én dag. Hvis arbejdstageren har feber, og grænsemyndighederne finder, at denne ikke må fortsætte rejsen, bør transportarbejderen have adgang til passende sundhedspleje. Den pågældende medlemsstat bør stille passende faciliteter til rådighed til midlertidig henstilling af køretøjerne, indtil der er kommet nye chauffører.
 24. Kommissionen anbefaler også, at der gøres foranstaltninger til forbedring af hygiejnen i lufthavne, havne, jernbanestationer og andre knudepunkter for landtransport. Ved transportknudepunkter bør det også overvejes at udpege prioriterede medarbejdere samt at træffe foranstaltninger til at sikre desinfektion osv. Henstillinger til at sikre transportarbejderen sikkerhed såsom dem, der er omhandlet i bilag 2, bør følges.
 25. For at sikre fortsat fri bevægelighed for varer og råmaterialer, navnlig friske fødevarer og vigtige fødevarer, levende dyr og foder, rå- og hjælpestoffer til landbruget, lægemidler, herunder veterinærlægemidler, personlige værnemidler, stoffer af menneskelig oprindelse samt rå- og hjælpestoffer til industriel produktion og vedligeholdelse af disse processer, bør transportarbejdere og operatører af kritiske og vigtige forsyningskæder inden for alle transportformer betragtes som en af de prioriterede grupper — efter nøje hensyntagen til rent lægelige behov — ved fordelingen og tildelingen af personlige værnemidler såsom desinfektionsmidler og handsker.
 26. Medlemsstaterne bør samarbejde om at lette hjemsendelse af transportarbejdere, hvis kontrakter er ophørt, og yde dem den nødvendige bistand til hjemvendelse.
 27. Alle de ovennævnte principper bør også gælde for statsborgere fra tredjelande, hvis disse er af afgørende betydning for at sikre fri transport af gods i og til EU.
-

BILAG 1

TEN-nettets vejgrænseovergange*



* Forklaring: Grøn angiver grænseovergang (korridorer). Gul angiver grænseovergang (hovednet). Blå angiver grænseovergang (det samlede net). Tynd rød linje angiver det samlede net. Tyk rød linje angiver hovednettet (inklusive korridorer).

BILAG 2

Henstillinger til chauffører, berørte transportvirksomheder og kompetente myndigheder, der beskæftiger sig med godstransport efter udbruddet af covid-19-virusset

Disse henstillinger berører ikke forpligtelsen til at overholde særlige bestemmelser om hygiejne, social distancering eller andre regler, som de nationale myndigheder har indført på deres respektive områder.

- Social distancering bør være reglen, og chauffører bør så vidt muligt undgå at forlade førerhuset i forbindelse med sociale interaktioner.
- Arbejdsgivere bør give deres chauffører desinfektionsgel og sæbe.
- Arbejdsgivere bør underrette chaufførerne om henstillingerne i dette bilag.
- Der bør tilskyndes til brugen af digitale dokumenter, og arbejdsgiverne bør gøre deres bedste for at sende dokumenter til virksomhederne i forvejen, hvis de ved, at der er brug for de pågældende dokumenter ved pålæsnings- og aflæsningsstederne.
- Hvis det ikke er muligt at undgå sociale interaktioner, bør chaufførerne bære tilstrækkeligt og relevant beskyttelsesudstyr såsom handsker.
- Førerhuset bør desinficeres mellem hver ny anvendelse (dvs. når en anden chauffør eller et medlem af personalet ved knudepunktet fører køretøjet).

Ved pålæsnings- og aflæsningssteder:

- Chaufførerne bør så vidt muligt forblive i førerhuset ved pålæsnings- og aflæsningsstederne.
- Pålæsning og aflæsning bør så vidt muligt udføres af lokalt ansatte ved den virksomhed, der modtager/afsender varerne. Hvis chaufførerne skal føre tilsyn med pålæsning/aflæsning, bør de holde sig i en sikker minimumsafstand fra andet personale og bære det tilgængelige beskyttelsesudstyr såsom handsker.
- Virksomheden bør om muligt på forhånd sende alle dokumenter relateret til transporten elektronisk. Hvis der udveksles papirdokumenter ved et pålæsnings- eller aflæsningsstedet, henstilles det, at chaufførerne/personalet bruger handsker, desinfektionsgel eller vasker hænderne med vand og sæbe umiddelbart bagefter.

Pauser og hvileperioder:

- Chaufførerne bør begrænse det sociale samvær i forbindelse med pauser og hvileperioder undervejs. Det henstilles, at chaufførerne undgår tæt kontakt med andre mennesker (chauffører, personalet ved parkeringsfaciliteter osv.).
- Måltider bør så vidt muligt indtages i det fri i god afstand fra andre mennesker eller i lastbilens førerhus. Hvis der ved stoppestederne sælges mad ud af huset, anbefales det, at man ikke spiser i restauranten eller cafeteriaet, men at man bestiller takeaway, således at man kan spise for sig selv.

Kontroller og køer ved grænseovergange:

- Det bør som en hovedregel ikke forlanges, at chauffører forlader førerhuset, når lastbilen kontrolleres.
- Ved dokumentkontrol bør papirdokumenter udveksles under overholdelse af en sikker minimumsafstand. Hvis chauffører skal udfylde dokumenter, bør de nationale kontrolmedarbejdere lade dem udfylde dokumenterne i førerhuset.
- Hvis der udveksles eller kontrolleres papirdokumenter, henstilles det, at man bruger desinfektionsgel eller vasker hænderne med vand og sæbe, så snart det er muligt. Det henstilles, at chaufførerne/personalet bruger handsker, desinfektionsgel eller vasker hænderne med vand og sæbe umiddelbart bagefter.

BILAG 3

Model til certifikat for internationale transportarbejdere



Certifikat for internationale transportarbejdere

Det bekræftes herved, at nedennævnte person:

Fornavn og efternavn:

Fødselsdato:

Bopælsadresse:

udfører international transport i sin egenskab af*

- lastbilchauffør
- buschauffør
- flybesætningsmedlem ved offentlig lufttransportvirksomhed
- lokomotivfører
- medlem af togpersonalet
- billetkontrollør
- skibsfører/bådfører
- skibsbesætningsmedlem
- medarbejder ved vejforvaltningen
- fører af et køretøj med op til 9 personer, der transporterer en af ovenstående kategorier af personer, og som er ansat hos den samme arbejdsgiver og transporterer nævnte personer til eller fra arbejdspladsen og kører tomkørsel i forbindelse med sådanne transporter

* Sæt kryds

Sted, dato:

På vegne af virksomheden/kontoret/organisationen (Navn og underskrift):
