

IV

(Informationen)

INFORMATIONEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN
STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

EUROPÄISCHE KOMMISSION

MITTEILUNG DER KOMMISSION

**über die Umsetzung so genannter „Green Lanes“ im Rahmen der Leitlinien für
Grenzmanagementmaßnahmen zum Schutz der Gesundheit und zur Sicherstellung der
Verfügbarkeit von Waren und wesentlichen Dienstleistungen**

(2020/C 96 I/01)

Zusammenfassung

- In den von der Europäischen Kommission am 16. März 2020 angenommenen Leitlinien für Grenzmanagementmaßnahmen zum Schutz der Gesundheit und zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von Waren und grundlegenden Dienstleistungen ⁽¹⁾ wird der Grundsatz betont, dass alle EU-Binnengrenzen für den Warenverkehr offen bleiben sollten und dass die Lieferketten für wesentliche Erzeugnisse garantiert werden müssen. Um insbesondere in Notsituationen und im Interesse aller den freien Warenverkehr aufrechtzuerhalten, sind die Mitgliedstaaten gehalten, die Leitlinien an allen Binnen-Grenzübergängen einzuhalten und vollständig umzusetzen. Mit diesem Dokument sollen die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der „Green Lanes“ im Rahmen der Leitlinien unterstützt werden. Angestrebt wird ein unionsweiter kooperativer Prozess, mit dem sichergestellt wird, dass alle Waren, nicht nur wesentliche Waren wie Lebensmittel und medizinische Lieferungen, ohne Verzögerungen schnell an ihren Bestimmungsort gelangen.
 - Damit die Lieferketten aufrechterhalten werden und der Binnenmarkt für Waren auch weiterhin reibungslos funktioniert, werden die Mitgliedstaaten – sofern Grenzkontrollen an Binnengrenzen bestehen oder eingeführt wurden – aufgefordert, unverzüglich an allen relevanten Binnen-Grenzübergangsstellen des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) sowie an zusätzlichen Grenzübergangsstellen in dem für notwendig erachteten Umfang „Green Lanes“ für den Land- (Straße und Schiene), See- und Luftverkehr einzurichten.
 - Das Passieren der „Green-Lane“-Grenzübergangsstellen sollte einschließlich etwaiger Kontrollen und Gesundheitsüberprüfungen der Beschäftigten im Verkehrssektor an Binnenlandgrenzen nicht länger als 15 Minuten dauern. Die „Green-Lane“-Grenzübergänge sollten für alle Güterfahrzeuge, unabhängig davon, welche Waren sie transportieren, offen sein.
 - Die Mitgliedstaaten sollten unverzüglich tätig werden und alle in ihrem Hoheitsgebiet geltenden Arten von Straßenzugangsbeschränkungen (Wochenendfahrverbote, Nachtfahrverbote, sektorale Fahrverbote usw.) für den Straßengüterverkehr und die notwendige Freizügigkeit der im Verkehrssektor Beschäftigten vorübergehend aussetzen.
 - Die im Verkehrssektor Beschäftigten sollten unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit und ihrem Wohnort die Binnengrenzen überschreiten dürfen. Einschränkungen wie Reisebeschränkungen und obligatorische Quarantäne von Beschäftigten im Verkehrssektor sollten unbeschadet der Tatsache aufgehoben werden, dass die zuständigen Behörden angemessene und speziell angepasste Maßnahmen zur Minimierung des Ansteckungsrisikos ergreifen können.
1. Der COVID-19-Ausbruch hat einschneidende Auswirkungen auf den Verkehr und die Mobilität in Europa. Die Lieferketten in Europa werden durch ein umfangreiches Netz von Güterverkehrsdiensten unter Einbindung aller Verkehrsträger aufrechterhalten. Kontinuierliche und ununterbrochene Güterverkehrsdienste im Land-, See- und Luftverkehr sind von zentraler strategischer Bedeutung für die gesamte EU. Die landgestützten Lieferketten, insbesondere die Straße, auf die heute 75 % des Warenverkehrs entfallen, wurden durch die Einführung von Einreiseverboten an den Landbinnengrenzen und/oder Einschränkungen für Berufskraftfahrer, in bestimmte Mitgliedstaaten einzureisen, besonders stark beeinträchtigt. In den letzten Tagen überstiegen die Wartezeiten an einigen EU-Binnengrenzen 24 Stunden – sogar für medizinische Hilfslieferungen.

⁽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. Mit dieser Mitteilung werden die Mitgliedstaaten nachdrücklich aufgefordert, die Leitlinien für das Grenzmanagement bei allen Warentransporten innerhalb der EU ^(?) vollständig umzusetzen. Außerdem enthält sie zusätzliche Anleitungen für die Mitgliedstaaten speziell zur Umsetzung der Nummern 1 bis 6, 8, 10, 11, 19 und 22 dieser Leitlinien. Die Mitgliedstaaten sind aufgefordert, die erforderlichen operativen und organisatorischen Maßnahmen mit der Maßgabe zu ergreifen, dass diese außergewöhnlichen Maßnahmen auf die Dauer der Eindämmung des Coronavirus beschränkt sind.

1. Gewährleistung kontinuierlicher Verkehrsflüsse im TEN-V-Netz

3. Das **transeuropäische Verkehrsnetz** ^(?), das die wichtigsten Verkehrsadern für Straße, Schiene und Binnenwasserstraßen umfasst und zu dem Häfen, Flughäfen und multimodale Terminals gehören, spielt eine wesentliche Rolle bei der Gewährleistung des Warenverkehrs. Die Gewährleistung eines reibungslosen Warenflusses innerhalb dieses Netzes ist von entscheidender Bedeutung, um eine effiziente gesundheitspolizeiliche Reaktion auf die Pandemie zu gewährleisten, der Bevölkerung eine stabile Versorgung zuzusichern und die Auswirkungen des Virus auf die Wirtschaft abzuschwächen.
4. **Die Mitgliedstaaten sollten unverzüglich die folgenden Maßnahmen umsetzen, um einen ungehinderten Warenverkehr im gesamten TEN-V-Netz zu gewährleisten.**
5. **Alle Güterfahrzeuge und Fahrer sollten diskriminierungsfrei behandelt werden**, unabhängig von Herkunfts-, Ziel- oder Zulassungsland des Fahrzeugs oder der Staatsangehörigkeit des Fahrers. Die Mitgliedstaaten sollten nicht zwischen Fahrzeugen, die Güter zur Verwendung in ihrem Hoheitsgebiet befördern, und solchen, die sich lediglich im Transit befinden, unterscheiden.
6. Wo Kontrollen an den Binnengrenzen bestehen oder eingeführt wurden, werden die Mitgliedstaaten ersucht, die einschlägigen Grenzübergangsstellen an Binnengrenzen des TEN-V ^(*) sowie, soweit erforderlich, weitere wichtige Grenzübergangsstellen als **„Green-Lane“-Grenzübergänge (Grenzübergänge mit Sonderfahrspuren) zu benennen**.
7. Die Durchfahrt an diesen „Green-Lane“-Grenzübergängen, einschließlich etwaiger Kontrollen und Überprüfungen, **sollte nicht länger als 15 Minuten dauern**. Zusätzliche Grenzübergänge, an denen der Schwerpunkt ausschließlich auf der Warendurchfuhr liegen sollte, sollten eröffnet werden, wenn die Übergänge im TEN-V-Netz ausgelastet sind. Sie sollten so nahe wie möglich an den Grenzübergängen des TEN-V-Netzes liegen.
8. **Die „Green-Lane“-Grenzübergänge sollten allen Güterfahrzeugen offenstehen**, einschließlich aller schweren und leichten Nutzfahrzeuge sowie gegebenenfalls Zügen und Schiffen.
9. Die Kommission erkennt an, dass einige Mitgliedstaaten in dieser Krise bestimmten Arten von Waren Vorrang einräumen wollen. Da Lieferketten sehr komplex sind und es notwendig ist, den freien Verkehr aller Waren zu gewährleisten, sollten jedoch **Fahrzeuge unabhängig von der Art der beförderten Waren die Möglichkeit haben, die „Green-Lane“-Grenzübergänge zu nutzen**. Die Kommission ist bereit, bei Bedarf zu prüfen, ob weitere Maßnahmen erforderlich sind, um bestimmte Warenkategorien vorrangig zu behandeln, wobei sie sich auch auf bewährte Verfahren auf nationaler Ebene stützen wird, betont jedoch, dass die Mitgliedstaaten alles in ihrer Macht Stehende tun sollten, um den *gesamten* Warenverkehr aufrechtzuerhalten. Notfallbeförderungsdienste sollten stets Vorrang haben.
10. An den „Green Lane“-Grenzübergängen **sollten die Verfahren minimiert** und auf das unbedingt Notwendige **beschränkt** werden. Fahrer von Güterfahrzeugen sollten lediglich aufgefordert werden, ihren Personalausweis und Führerschein und erforderlichenfalls ein Standardschreiben ihres Arbeitgebers (Anhang 3) vorzuzeigen. Die elektronische Übermittlung/Anzeige von Dokumenten sollte als ausreichend erachtet werden.

^(?) Die in dieser Mitteilung enthaltenen Grundsätze für die Beförderung von Waren gelten sinngemäß für die Verbringung von Abfällen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Juni 2006 über die Verbringung von Abfällen (ABl. L 190 vom 1.7.2006, S. 1).

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

^(*) Siehe Anhang 1 und online: Straßengrenzübergänge an Binnengrenzen des TEN-V-Netzes

11. **Gesundheitskontrollen können je nach verfügbarer Infrastruktur vor oder nach der Binnengrenze durchgeführt werden**, um sicherzustellen, dass der Verkehr weiterhin fließt. Die Mitgliedstaaten sollten sich so abstimmen, dass nur auf einer Seite der Grenze Gesundheitskontrollen vorgenommen werden, um Dopplungen und Wartezeiten zu vermeiden. Gesundheitskontrollen sollten grundsätzlich auf elektronischen Körpertemperaturmessungen beruhen, es sei denn, gleichermaßen schnelle, aber wirksamere Methoden sind verfügbar.
12. **Andere Kontrollen von Dokumenten und Fracht** – beispielsweise Straßenkontrollen – sollten minimiert werden und das normale Niveau nicht überschreiten, um den freien Warenverkehr zu gewährleisten und zusätzliche Verzögerungen zu vermeiden.
13. **Kontrollen und Gesundheitskontrollen** sollten so durchgeführt werden, dass Verzögerungen so gering wie möglich gehalten werden und die Fahrer daher nicht gezwungen sind, die Fahrzeuge zu verlassen.
14. Die im Anschluss an die Telekonferenz der Verkehrsminister vom 18. März eingerichteten **nationalen Kontaktstellen** sollten zusammenarbeiten, um das wirksame Funktionieren der „Green Lane“-Grenzübergangsstellen zu gewährleisten. Die Kommission hat eine Plattform eingerichtet, um Informationen über die von den Mitgliedstaaten ergriffenen einschlägigen Krisenmaßnahmen im Verkehrsbereich bereitzustellen ⁽⁵⁾.
15. Was das Vereinigte Königreich, das bis zum Ende des Übergangszeitraums als Mitglied der EU behandelt wird, sowie benachbarte Nicht-EU-Länder, EWR-Mitglieder, die Schweiz, die Länder und Volkswirtschaften des westlichen Balkans sowie die Zusammenarbeit mit Ländern, die am Katastrophenschutzverfahren der Union teilnehmen, insbesondere mit den zum erweiterten TEN-V-Netz gehörenden Ländern, betrifft, so werden die jeweiligen nationalen Behörden ersucht, eng mit dem Netz der EU-Kontaktstellen zusammenzuarbeiten. Dies ist von wesentlicher Bedeutung für die vollständige Angleichung aller Verfahren, die erforderlich sind, um den Fluss aller Waren, sowohl der für diese Länder bestimmten als auch jener im Transit von einem Teil der EU (oder dieser größeren Ländergruppe) in einen anderen, zu gewährleisten. Die Kommission wird ferner eng mit dem Ständigen Sekretariat der Verkehrsgemeinschaft zusammenarbeiten, um die Koordinierung und Durchführung der Maßnahmen zwischen der EU und den sechs Ländern des westlichen Balkans zu erleichtern. Unbeschadet spezifischer Kontrollen von Waren oder Beschäftigten im Verkehrswesen, die naturgemäß und gewöhnlich mit dem Überschreiten der Außengrenzen des Binnenmarkts, der Zollunion bzw. des Schengen-Raums verbunden sind, sollten die Mitgliedstaaten an diesen Außengrenzen so weit wie möglich die in dieser Mitteilung dargelegten Leitlinien für die Umsetzung anwenden.
16. In allen ihren Hoheitsgebieten sollten die Mitgliedstaaten vorübergehend **alle geltenden Fahrverbote** (Wochenendfahrverbote, Nachtfahrverbote, sektorale Verbote usw.) für den Güterverkehr **aussetzen**. Die Aussetzung dieser Fahrverbote wird dazu beitragen, den Verkehrsfluss zu verbessern.
17. Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass auf den wichtigsten Verkehrsstrecken angemessene sanitäre Einrichtungen und Lebensmittelversorgung/Verpflegung für die Beschäftigten im Verkehrswesen zur Verfügung stehen. Da Unterbringungsmöglichkeiten unterwegs wahrscheinlich nicht verfügbar sind und um die Ansteckungsgefahr zu begrenzen, sollten die Mitgliedstaaten in Erwägung ziehen, das Verbot, wonach Beschäftigte im Verkehrswesen ihre Ruhezeiten nicht im Fahrerhaus verbringen dürfen, gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ⁽⁶⁾ unverzüglich auszusetzen. Für Zeiträume von mehr als 30 Tagen wird die Kommission bei anhaltenden Problemen Anträge der Mitgliedstaaten auf Genehmigung der Verlängerung solcher Ausnahmen wohlwollend prüfen.
18. Darüber hinaus fordert die Kommission die Mitgliedstaaten nachdrücklich auf, sichere **Transit-Korridore** einzurichten, um es privaten Fahrern und ihren Passagieren, z. B. Beschäftigten im Gesundheits- und Verkehrswesen sowie allen EU-Bürgern, die in ihre Heimat zurückgebracht werden, unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit zu ermöglichen, auf den Strecken des TEN-V-Netzes in jeder Richtung mit Priorität durch das Land zu gelangen. Dabei müssen sie jedoch beachten, dass die vorgegebene Strecke streng einzuhalten ist und Ruhepausen auf das notwendige Minimum zu beschränken sind. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass mindestens ein Flughafen in ihrem Land für die Rückführung von Bürgerinnen und Bürgern und für internationale Hilfsflüge genutzt werden kann.

⁽⁵⁾ https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en; Kontakt: EU-COVID-TRANSPORT@ec.europa.eu

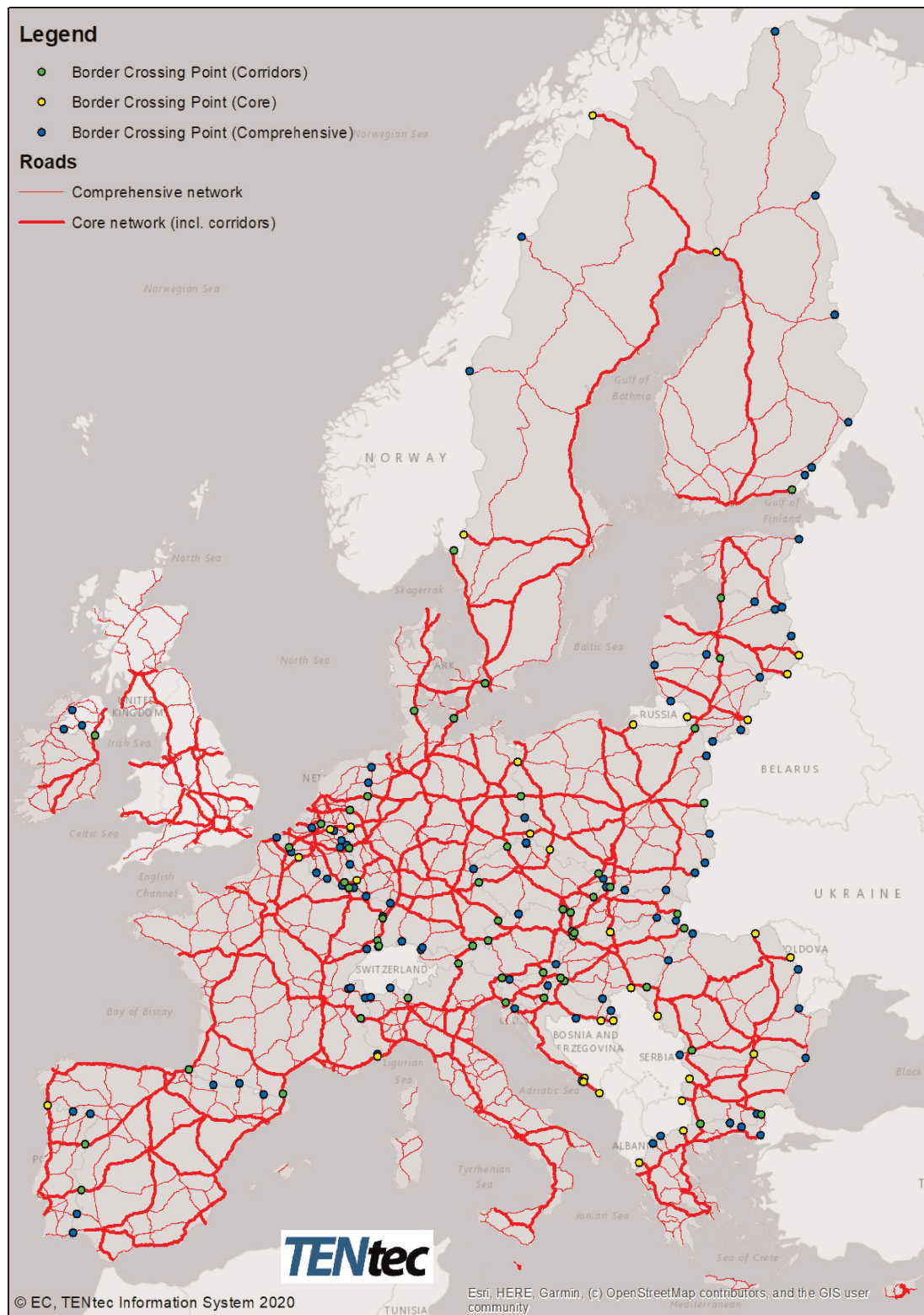
⁽⁶⁾ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

2. Eine besser abgestimmte Anwendung der Vorschriften für die Beschäftigten im Verkehrssektor

19. Im Rahmen der Gesamtbemühungen um die Aufrechterhaltung wesentlicher Verkehrsströme sollten die Mitgliedstaaten auch Maßnahmen ergreifen, um innerhalb der EU die Freizügigkeit aller im grenzüberschreitenden Verkehr beschäftigten Arbeitnehmer zu gewährleisten. Dies sollte für alle Verkehrsträger und beispielsweise für Kraftfahrer, Seeleute, Piloten, Besatzungsmitglieder, Wagenmeister, Instandhaltungspersonal usw. gelten.
20. Insbesondere sollten **Beschäftigte im Verkehrssektor, die keine Symptome aufweisen, von Vorschriften wie Reisebeschränkungen und obligatorischer Quarantäne ausgenommen werden**, unbeschadet der Möglichkeit, dass die zuständigen Behörden angemessene und speziell angepasste Maßnahmen ergreifen können, um das Ansteckungsrisiko zu minimieren. Beispielsweise sollten die Mitgliedstaaten darauf verzichten, von Beschäftigten, die keine Symptome aufweisen, ein ärztliches Gesundheitsattest zu verlangen. Solche Anforderungen wären unverhältnismäßig und von begrenztem Nutzen, da es auch nach Ausstellung eines solchen Attests zu einer Infektion ohne Symptome kommen kann und durch den Ausbruch von COVID-19 der Zugang zu ärztlicher Versorgung ohnehin eingeschränkt ist.
21. Die Beschäftigten sollten im Rahmen ihrer Beförderungstätigkeit nicht am Übertritt von Binnengrenzen gehindert werden. **International anerkannte Befähigungsnachweise sollten als ausreichend dafür angesehen werden, dass ein Arbeitnehmer im internationalen Verkehr beschäftigt ist**. Als vorübergehende Maßnahme sollten diese Nachweise für einen angemessenen Zeitraum auch nach Ablauf ihrer Gültigkeit während der COVID-19-Epidemie anerkannt werden.
22. Falls notwendig, etwa wenn ein international anerkannter Befähigungsnachweis (z. B. für Lkw-Fahrer) nicht vorliegt oder abgelaufen ist, können die Mitgliedstaaten zusammen mit den Ausweispapieren ein Schreiben des Arbeitgebers verlangen, das den *Bona-fides*-Status der Beschäftigten bescheinigt, und diesen damit das Überschreiten der Binnengrenzen zur Ausübung ihrer Beförderungstätigkeit ermöglichen. Die Kommission unterstützt diesen Prozess, indem sie ein entsprechendes Standardschreiben bereitstellt (Anhang 3).
23. Falls die nationalen Behörden es für erforderlich halten, sollte der Gesundheitszustand von Beschäftigten im Verkehrssektor grundsätzlich durch elektronische Messung der Körpertemperatur kontrolliert werden. Fahrer/-innen sollten in der Regel höchstens dreimal am selben Tag einer Temperaturmessung unterzogen werden. Beschäftigte, die Fieber haben und bei denen die Grenzbehörden der Auffassung sind, dass ihnen die Fortsetzung der Fahrt untersagt werden sollte, sollten Zugang zu angemessener Gesundheitsversorgung haben. Der betreffende Mitgliedstaat sollte geeignete Einrichtungen bereitstellen, wo Fahrzeuge bis zum Eintreffen eines Ersatzfahrers oder einer Ersatzfahrerin vorübergehend abgestellt werden können.
24. Darüber hinaus empfiehlt die Kommission die Ergreifung von Maßnahmen, um die Hygiene an Flughäfen, Häfen, Bahnhöfen und anderen Landverkehrsknoten zu verbessern. Auch sollte an den Knotenpunkten die Benennung von vorrangigem Personal und das Ergreifen von Maßnahmen zur Desinfizierung und Ähnlichem in Betracht gezogen werden. Empfehlungen zur Gewährleistung der Sicherheit der Beschäftigten im Verkehrssektor, wie sie in Anhang 2 aufgeführt sind, sollte Folge geleistet werden.
25. Um die Versorgung mit Waren und Material aufrechtzuerhalten, insbesondere mit frischen und lebenswichtigen Nahrungsmitteln, lebenden Tieren und Futtermitteln, landwirtschaftlichen Produktionsmitteln, Medikamenten einschließlich Tierarzneimitteln, persönlichen Schutzausrüstungen (PSA) und Substanzen menschlichen Ursprungs sowie industriellen Vorleistungen für die Durchführung und Aufrechterhaltung dieser Prozesse, sollten Beschäftigte im Verkehrssektor und wichtige Dienstleister in kritischen Lieferketten aller Verkehrsträger – nach gebührender Berücksichtigung rein medizinischer Erfordernisse – beim Vertrieb und der Verteilung persönlicher Schutzausrüstungen (z. B. Desinfektionsmittel und Handschuhe) als eine der vorrangigen Gruppen betrachtet werden.
26. Die Mitgliedstaaten sollten zusammenarbeiten, um die Rückholung von Beschäftigten im Verkehrssektor, deren Verträge abgelaufen sind, zu erleichtern und ihnen bei der Rückkehr nach Hause jede erforderliche Unterstützung zukommen zu lassen.
27. Alle oben aufgeführten Grundsätze sollten auch für Drittstaatsangehörige gelten, soweit diese eine wichtige Funktion für den freien Warenverkehr innerhalb der EU und in die EU haben.

ANHANG 1

Straßengrenzübergänge des TEN-V-Netzes*



*Legende: Grün: Grenzübergangsstellen (Korridore); Gelb: Grenzübergangsstellen (Kernnetz); Blau: Grenzübergangsstellen (Gesamtnetz); dünne rote Linie: Gesamtnetz; dicke rote Linie: Kernnetz (einschließlich Korridore)

ANHANG 2

Empfehlungen im Zusammenhang mit dem COVID-19-Ausbruch für Fahrer, relevante verkehrsbezogene Unternehmen und zuständige Behörden im Güterverkehr

Diese Empfehlungen lassen die Notwendigkeit unberührt, besondere Hygienevorschriften, Vorschriften in Bezug auf soziale Distanzierung oder andere von den nationalen Behörden in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet auferlegte Vorschriften zu beachten.

- Soziale Distanzierung sollte die Regel sein, und die Fahrer sollten ein Verlassen der Fahrerkabine des Lastkraftwagens für soziale Interaktionen soweit wie möglich vermeiden.
- Die Arbeitgeber sollten den Fahrern Desinfektionsgel und Seife zur Verfügung stellen.
- Die Arbeitgeber sollten die Fahrer über die Empfehlungen dieses Anhangs informieren.
- Die Verwendung digitaler Dokumente sollte gefördert werden, und die Arbeitgeber sollten alles daransetzen, um Dokumente im Voraus an die Unternehmen zu senden, wenn sie wissen, dass diese Dokumente am Belade-/Entladeort verlangt werden könnten.
- Können soziale Interaktionen nicht vermieden werden, sollten die Fahrer geeignete Schutzausrüstung wie Handschuhe tragen.
- Die Fahrerkabine sollte zwischen den Nutzungen desinfiziert werden (z. B. wenn ein anderer Fahrer oder Mitarbeiter eines Verteilzentrums das Fahrzeug übernimmt).

An den Belade- und Entladeorten:

- An den Belade- und Entladeorten sollten die Fahrer möglichst in der Fahrerkabine des Lastkraftwagens bleiben.
- Die Belade- und Entladetätigkeiten sollten so weit wie möglich von den örtlichen Mitarbeitern des Unternehmens ausgeführt werden, das die Waren empfängt/versendet. Sind die Fahrer dazu verpflichtet, diese Tätigkeiten zu beaufsichtigen, sollten sie sich in einem sicheren Mindestabstand zu den anderen Mitarbeitern aufhalten und zur Verfügung stehende Schutzmaterialien wie Handschuhe tragen.
- Alle Dokumente im Zusammenhang mit der Beförderung sollten vom Unternehmen nach Möglichkeit vorab elektronisch übermittelt werden. Falls an den Belade-/Entladeorten physische Dokumente ausgetauscht werden, wird empfohlen, dass die Fahrer/Mitarbeiter Handschuhe tragen, ein Handdesinfektionsgel verwenden oder sich unmittelbar nach dem Austausch die Hände mit Wasser und Seife waschen.

Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten:

- Während der Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten sollten die Fahrer soziale Distanzierung praktizieren. Es wird empfohlen, dabei enge Kontakte zu anderen Personen (Fahrern, Parkplatzpersonal usw.) zu vermeiden.
- Mahlzeiten sollten möglichst im Freien, abseits anderer Personen, oder in der Fahrerkabine eingenommen werden. Wird an den Halteplätzen Verpflegung angeboten, wird geraten, nicht im Restaurant/in der Cafeteria zu essen, sondern Essen zum Mitnehmen zu bestellen und dieses abseits anderer Personen zu verzehren.

Bei Kontrollen und in den Warteschlangen an den Grenzen:

- Generell sollte von den Fahrern nicht verlangt werden, für Kontrollen die Fahrerkabine ihres Lastkraftwagens zu verlassen.
- Bei der Prüfung von Dokumenten sollten Dokumente in Papierform unter Einhaltung eines Mindestabstands ausgetauscht werden. Wenn die Fahrer Dokumente ausfüllen müssen, sollten die nationalen Kontrollbeamten die Fahrer diese in der Fahrerkabine des Lastkraftwagens ausfüllen lassen.
- Beim Austausch oder bei der Kontrolle physischer Dokumente wird empfohlen, nach Möglichkeit ein Handdesinfektionsgel zu verwenden oder die Hände mit Wasser und Seife zu waschen. Es wird empfohlen, dass die Fahrer/die Beamten Handschuhe tragen, ein Handdesinfektionsgel verwenden oder sich unmittelbar nach dem Austausch bzw. der Kontrolle die Hände mit Wasser und Seife waschen.

ANHANG 3

Muster für die Bescheinigung für Beschäftigte im internationalen Verkehrswesen**Bescheinigung für Beschäftigte im internationalen Verkehrswesen****Hiermit wird bestätigt, dass**

Vor- und Nachname:

Geburtsdatum:

Wohnsitz:

"im internationalen Verkehrswesen Tätigkeiten ausübt als"

- Fahrer eines Lastkraftwagens
- Busfahrer
- Besatzungsmitglied eines Verkehrsflugfahrzeugs
- Triebfahrzeugführer
- Mitglied des Zugpersonals
- Waggoninspektor
- Schiffskapitän/Schiffsführer
- Mitglied einer Schiffsbesatzung
- Mitarbeiter der Straßenverwaltung
- Fahrer eines Fahrzeugs für bis zu 9 Personen zur Beförderung einer der oben genannten Personengruppen, der bei demselben Arbeitgeber beschäftigt ist wie diese und sie zum Arbeitsplatz oder vom Arbeitsplatz zurück befördert sowie im Zusammenhang mit solchen Beförderungen Leerfahrten unternimmt

** Bitte ankreuzen*

Ort, Datum:

Für das Unternehmen/die Stelle/die Organisation (Name und Unterschrift):
