

IV

(Obavijesti)

OBAVIJESTI INSTITUCIJA, TIJELA, UREDA I AGENCIJA EUROPSKE UNIJE

EUROPSKA KOMISIJA

KOMUNIKACIJA KOMISIJE

o uvođenju zelenih traka u okviru mjera upravljanja granicama radi zaštite zdravlja i dostupnosti robe i osnovnih usluga

(2020/C 96 I/01)

Sažetak

- U Smjernicama za mjere upravljanja granicama radi zaštite zdravlja i dostupnosti robe i osnovnih usluga ⁽¹⁾ koje je Europska komisija donijela 16. ožujka 2020. naglašava se načelo da bi sve unutarnje granice EU-a trebale ostati otvorene za teret i da se mora jamčiti da lanci opskrbe ključnim proizvodima ostanu otvoreni. Slobodni protok robe, posebno u kriznim situacijama i u općem interesu, znači da države članice trebaju poštovati i u potpunosti primjenjivati te smjernice na svim graničnim prijelazima unutar EU-a. Svrha je ovog dokumenta pomoći državama članicama u provedbi Smjernica kad je riječ o pitanjima koja se odnose na „zelene trake”. Namjena mu je dogovoriti zajedničke postupke širom EU-a kako bi se osiguralo da sav teret, uključujući, među ostalim, ključnu robu poput hrane i medicinske opreme, brzo i bez zadržavanja stigne na odredište.
 - Kako bi se zaštitili lanci opskrbe širom EU-a i osiguralo funkcioniranje jedinstvenog tržišta robe, u svim slučajevima gdje postoje – ili su uvedene – granične kontrole na granicama unutar EU-a, od država članica se zahtijeva da odmah odrede relevantne granične prijelaze transeuropske prometne mreže (TEN-T), a prema potrebi i dodatne takve prijelaze, na kojima se uvode „zelene trake” za kopneni (cestovni i željeznički), zračni ili pomorski prijevoz.
 - Prelazak granice „zelenim trakama”, uključujući eventualne provjere i zdravstvene preglede radnika u prometu, ne bi trebao trajati dulje od 15 minuta na kopnenim granicama unutar EU-a. Zelene trake na graničnim prijelazima trebale bi biti otvorene za sva teretna vozila bez obzira na to koju robu prevoze.
 - Države članice trebale bi hitno djelovati i privremeno obustaviti sve vrste ograničenja korištenja cesta za cestovni teretni promet koja su na snazi na njihovu državnom području (zabrane prometovanja tijekom vikenda, noću i u određenim sektorima), u cilju omogućavanja cestovnog prijevoza tereta i neophodnog slobodnog kretanja radnika u prometu.
 - Radnicima u prometu, bez obzira na njihovo državljanstvo i prebivalište, trebalo bi dopustiti prelazak granica unutar EU-a. Ograničenja poput ograničenja putovanja i obvezne karantene radnika u prometu trebalo bi ukinuti, ne dovodeći u pitanje pravo nadležnih tijela da poduzimaju proporcionalne i u konkretnoj situaciji prilagođene mjere kako bi se opasnost od zaraze svela na minimum.
1. Izbijanje covid-19 ozbiljno je narušilo europski promet i mobilnost. Europski lanac opskrbe održava se putem široke mreže usluga prijevoza tereta, koje uključuju sve vrste prijevoza. Kontinuirane i neprekinute usluge kopnenog, pomorskog i zračnog prijevoza od ključne su strateške važnosti za cijeli EU. Kopneni lanci opskrbe, posebno cestovni promet, kojim se danas prevozi 75 % tereta, posebno je pogođen uvođenjem zabrana ulaska na unutarnjim kopnenim granicama u EU-u i/ili ograničenjima za profesionalne vozače pri ulasku u određene države članice. Tijekom posljednjih nekoliko dana na prelazak nekih unutarnjih granica u EU-u čekalo se i po više od 24 sata, čak i za medicinsku opremu.

(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. Ovom se Komunikacijom apelira na države članice da u potpunosti primijene Smjernice za mjere upravljanja granicama na sav prijevoz tereta unutar EU-a ⁽²⁾ i državama članicama daju konkretne dodatne upute kako provoditi točke od 1. do 6. i stavke 8., 10., 11., 19. i 22. tih smjernica. Poziva se države članice da uvedu potrebne operativne i organizacijske mjere, pri čemu se podrazumijeva da će te izvanredne mjere biti privremene i trajat će tijekom faze sprečavanja širenja koronavirusa.

1. Osiguravanje kontinuiranog protoka na mreži TEN-T

3. **Transeuropska prometna mreža**, ⁽³⁾ koja se sastoji od najvažnijih arterija za cestovni, željeznički i promet unutarnjim plovnim putovima, i u okviru koje su integrirane luke, zračne luke i multimodalni terminali, ima ključnu ulogu u osiguravanju protoka robe. Osiguravanje neometanog protoka svih roba po toj mreži ključno je za osiguravanje učinkovitog sanitarnog odgovora na ovu pandemiju, jamčenje građanima da će se očuvati sigurnost opskrbe i smanjivanje utjecaja ovog virusa na gospodarstvo.
4. **Države članice trebale bi odmah uvesti sljedeće mjere za osiguravanje neometanog prijevoza robe na cijeloj mreži TEN-T.**
5. **Za sva teretna vozila i njihove vozače vrijedi načelo nediskriminacije**, i to bez obzira na podrijetlo, odredite ili zemlju registracije vozila te državljanstvo vozača. Države članice ne bi trebale praviti razliku između vozila koja prevoze robu namijenjenu upotrebi na njihovu državnom području i vozila koja prevoze robu u tranzitu.
6. Ako postoje ili su uvedene kontrole na unutarnjim granicama, poziva se države članice da odrede relevantne unutarnje granične prijelaze za mrežu TEN-T ⁽⁴⁾ i prema potrebi i druge glavne granične prijelaze, i imenuju ih **graničnim prijelazima „sa zelenom trakom”**.
7. Prelazak granice tim „zelenim trakama”, uključujući eventualne provjere i zdravstvene preglede, **ne bi trebao trajati dulje od 15 minuta**. Trebalo bi otvoriti i dodatne granične prijelaze s naglaskom isključivo na promet robe, ako su prijelazi na mreži TEN-T zagušeni. Ti bi prijelazi trebali biti zemljopisno što bliži graničnim prijelazima mreže TEN-T.
8. **Granični prijelazi sa „zelenom trakom” trebali bi biti otvoreni za sva teretna vozila**, uključujući sva teška i laka vozila te, ako se odnosi na taj granični prijelaz, vlakove i plovila.
9. Komisija je svjesna da neke države članice u ovoj krizi žele dati prioritet određenim vrstama tereta. Međutim, s obzirom na složenost lanaca opskrbe i potrebu da se osigura slobodan protok sve robe, **vozilima s bilo kojom robom trebalo bi omogućiti prolazak graničnim prijelazima po „zelenim trakama”**. Komisija je, ako to bude potrebno, spremna razmotriti i dodatne mjere kako bi se prioritet dao određenim kategorijama robe, imajući u vidu i najbolje prakse na nacionalnoj razini, ali naglašava da bi države članice trebale poduzeti sve što je u njihovoj moći da osiguraju protok sve robe. Hitnim službama bi u svakom slučaju trebalo dati prioritet.
10. Na graničnim prijelazima sa „zelenom trakom” **postupci bi trebali biti smanjeni na najmanju mjeru i pojednostavljeni** samo na ono što je neophodno. Od vozača teretnih vozila ne bi se smjelo zahtijevati da predoče bilo koji drugi dokument osim osobne identifikacijske isprave i vozačke dozvole te ako je neophodno standardnog obrasca od poslodavca (Prilog 3.). Elektroničko podnošenje/predočenje dokumenata trebalo bi biti dovoljno.

⁽²⁾ Načela koja se odnose na prijevoz robe u ovoj Komunikaciji primjenjuju se *mutatis mutandis* na pošiljke otpada u skladu s Uredbom (EZ) br. 1013/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. lipnja 2006. o pošiljkama otpada (SL L 190, 1.7.2006., str. 1).

⁽³⁾ <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html>

⁽⁴⁾ Vidjeti Prilog 1. i internetske stranice: Granični prijelazi unutar EU-a na cestovnoj mreži TEN-T

11. **Zdravstveni pregledi mogu se obavljati prije ili nakon prelaska unutarnje granice**, ovisno o infrastrukturi koja je na raspolaganju, kako bi se osiguralo da promet teče. Države članice trebale bi se koordinirati kako bi se zdravstveni pregled provodio samo s jedne strane granice da se izbjegnu preklapanja i skрати čekanje. Zdravstveni pregledi bi se u načelu trebali temeljiti na elektroničkom mjerenju tjelesne temperature, osim ako postanu dostupne jednako brze ali pouzdanije metode.
12. **Ostale provjere dokumenata i tereta**, poput pregleda na cesti, trebale bi biti što kraće i ne češće nego obično, kako bi se osigurao normalan protok robe i izbjegla dodatna kašnjenja.
13. **Provjere i zdravstveni pregledi** trebali bi se obavljati tako da je kašnjenje svedeno na najmanju mjeru i stoga ne bi trebala obuhvaćati obvezu vozača da izađu iz vozila.
14. **Nacionalne kontaktne točke** koje su uspostavljene slijedom telekonferencije ministara prometa 18. ožujka trebale bi surađivati kako bi se osiguralo nesmetano funkcioniranje graničnih prijelaza sa „zelenom trakom”. Komisija je uspostavila platformu za informacije o relevantnim kriznim mjerama država članica koje utječu na promet ⁽⁵⁾.
15. Kad je riječ o Ujedinjenoj Kraljevini, koja se smatra članicom EU-a do kraja prijelaznog razdoblja, te susjednim zemljama koje nisu članice EU-a, članicama EGP-a, Švicarskoj, zemljama i gospodarstvima zapadnog Balkana te suradnji sa zemljama koje sudjeluju u Mehanizmu Unije za civilnu zaštitu, posebno onima na proširenoj mreži TEN-T, njihova se nacionalna tijela poziva da blisko surađuju s mrežom kontaktnih točaka u EU-u. To je neophodno kako bi se u potpunosti uskladilo sve neophodne postupke u cilju osiguravanja protoka sve robe, bilo da joj je određite u tim zemljama ili su u tranzitu iz jednog dijela EU-a (ili ove šire grupe zemalja) u drugu. Komisija će blisko surađivati s Trajnim tajništvom Prometne zajednice kako bi olakšala koordinaciju i provedbu mjera između EU-a i Zapadnobalkanske šestorke. Ne dovodeći u pitanje posebne kontrole robe ili radnika u prijevozu koje su uobičajene pri prelasku vanjskih granica jedinstvenog tržišta, carinske unije ili schengenskog područja, države članice trebale bi u najvećoj mogućoj mjeri na takvim vanjskim granicama primijeniti upute za provedbu iz ove Komunikacije.
16. Na svim svojim državnim područjima države članice trebale bi privremeno **obustaviti sve vrste ograničenja korištenja cesta** za teretni promet (zabrane prometovanja tijekom vikenda, noću i u određenim sektorima). Privremena obustava tih zabrana vožnje pridonijet će povećanju protoka prometa.
17. Države članice trebale bi zajamčiti dostupnost odgovarajućih sanitarnih prostorija i zaliha hrane / restorana radnicima u prometu na glavnim prometnim putovima. Budući da smještajni objekti na ruti vjerojatno neće biti raspoloživi te kako bi se ograničilo izlaganje zarazi, države članice trebale bi razmotriti hitnu obustavu zabrane da radnici u prometu provedu razdoblje odmora u kabini vozila u skladu s člankom 14. Uredbe (EZ) br. 561/2006 ⁽⁶⁾. Za razdoblja dulja od 30 dana Komisija će s obzirom na trajanje problema dati pozitivno mišljenje na zahtjeve država članica za odobrenje produljenja takvih iznimki.
18. Komisija poziva države članice da uspostave sigurne **tranzitne koridore** kako bi privatni vozači i njihovi putnici, kao što su zdravstveni radnici i radnici u prometu, te građani EU-a koji se vraćaju u domovinu, neovisno o državljanstvu, mogli izravno i prioritetno proći kroz zemlju u svakom potrebnom smjeru duž mreže TEN-T, a da pritom i dalje ostaju isključivo na određenoj ruti te uzimaju samo nužne minimalne stanke za odmor. Države članice trebale bi osigurati i da je u svakoj barem jedna zračna luka funkcionalna za repatrijaciju i za međunarodne letove s humanitarnom pomoći.

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

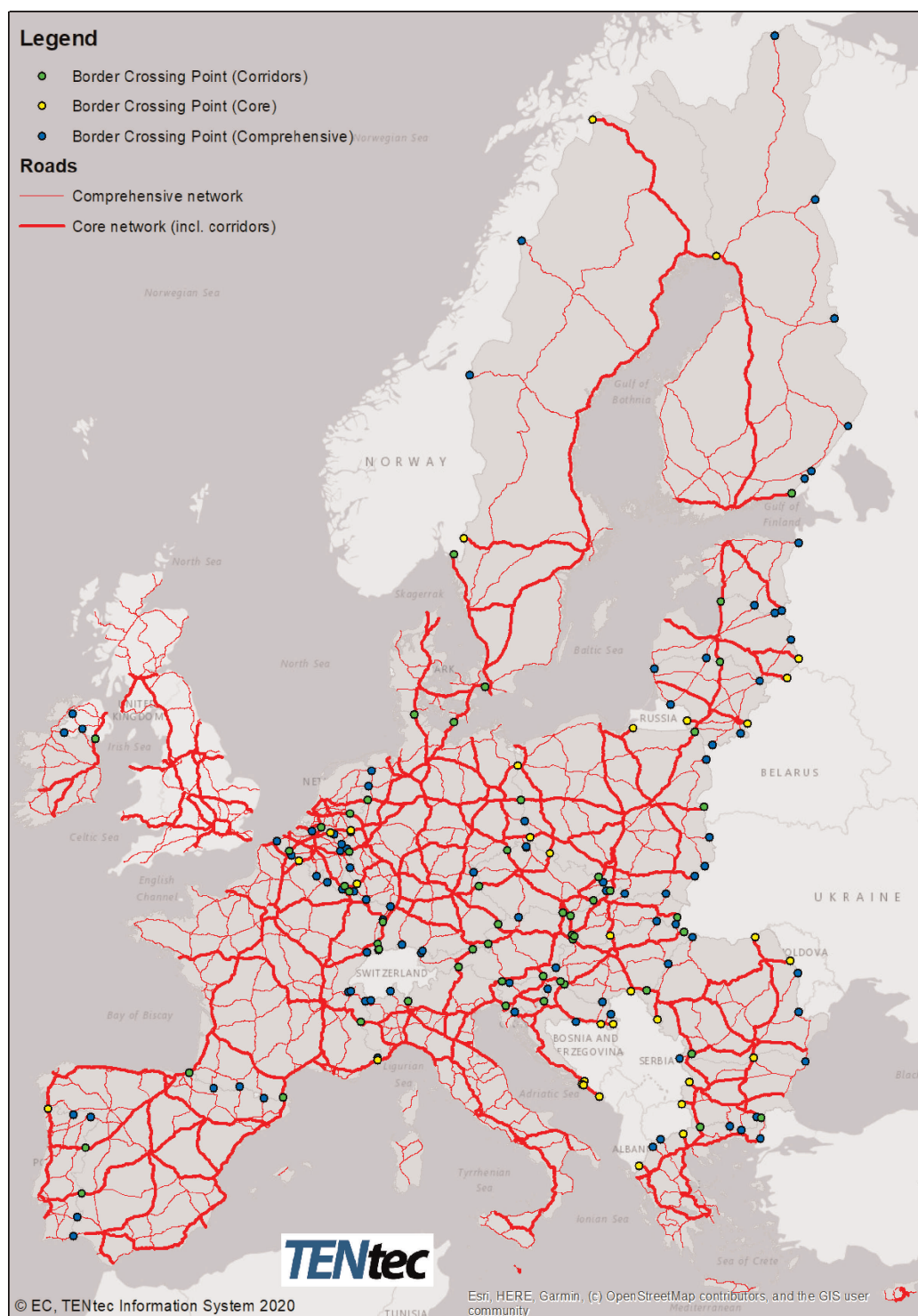
⁽⁶⁾ Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (SL L 102, 11.4.2006., str. 1.).

2. Prilagođenija primjena pravila za radnike u prometu

19. U okviru cjelokupnog rada na održavanju bitnih prometnih tokova države članice trebale bi poduzeti i mjere za osiguravanje slobodnog kretanja unutar EU-a za sve radnike uključene u međunarodni promet u svim vrstama prijevoza, kao što su vozači, pomorci, piloti, posada, inspektori vagona, radnici na održavanju itd.
20. Ponajprije bi trebalo **ukinuti pravila poput ograničenja putovanja i obvezne karantene radnika u prometu koji ne pokazuju simptome**, ne dovodeći u pitanje pravo nadležnih tijela da poduzimaju proporcionalne i za konkretnu situaciju prilagođene mjere kako bi se opasnost od zaraze svela na minimum. Primjerice, države članice trebale bi odustati od zahtjeva da radnici u prometu koji ne pokazuju simptome moraju dati na uvid liječniku potvrdu kao dokaz da su u dobrom zdravstvenom stanju. Takvi bi zahtjevi bili neproporcionalni i ograničene vrijednosti s obzirom na mogućnost zaraze bez simptoma nakon izdavanja takve potvrde jer je pristup liječnicima ionako ograničen zbog covid-19.
21. Radnike ne bi trebalo sprečavati da prelaze unutarnje granice kako bi obavljali svoj posao prijevoza: **međunarodno priznate potvrde o stručnoj osposobljenosti trebalo bi smatrati dovoljnim dokazom da je radnik djelatnik u međunarodnom prometu**. Te bi potvrde za vrijeme pandemije covid-19 trebalo privremeno smatrati valjanima u razumnom roku nakon datuma njihova isteka.
22. Ako je to potrebno, na primjer u nedostatku međunarodno priznate potvrde o stručnoj osposobljenosti (npr. vozači kombija) ili u slučaju isteka potvrde, države članice mogu zatražiti od poslodavca radnika da za njega jamči te da dostavi pismo s odgovarajućim identifikacijskim dokumentima kako bi mu omogućio prijelaz unutarnje granice radi obavljanja profesije. Komisija pomaže u tom procesu stavljanjem na raspolaganje standardnog obrasca (Prilog 3.).
23. Ako to nacionalna tijela smatraju potrebnim, zdravstveni pregled radnika u prometu u načelu bi se trebao temeljiti na elektroničkom mjerenju tjelesne temperature. Tjelesna temperatura vozača u pravilu se ne bi trebala mjeriti više od tri puta unutar istog dana. U slučaju da radnik ima vrućicu i granična tijela smatraju da mu ne bi trebalo dopustiti nastavak putovanja, trebalo bi mu omogućiti pristup odgovarajućoj zdravstvenoj skrbi. Dotična država članica trebala bi osigurati odgovarajuće objekte za privremeno parkiranje vozila do dolaska zamjenskih vozača.
24. Komisija preporučuje i primjenu mjera za poboljšanje higijene u zračnim lukama, morskim i riječnim lukama, željezničkim postajama i drugim čvorištima kopnenog prometa. U prometnim čvorištima trebalo bi razmotriti imenovanje prioritetnog osoblja kao i mjere za osiguravanje dezinfekcije itd. Trebalo bi se pridržavati preporuka za osiguravanje sigurnosti radnika u prometu kao što su one iz Priloga 2.
25. Kako bi se osigurao kontinuirani protok robe i materijala, posebice svježe hrane i osnovnih prehrambenih proizvoda, živih životinja i hrane za životinje, inputa u poljoprivrednoj proizvodnji, lijekova uključujući veterinarske lijekove, osobne zaštitne opreme i stvari ljudskog podrijetla, te industrijskih inputa za proizvodnju i održavanje tih procesa, radnike u prometu i subjekte koji pružaju kritične i neophodne usluge u lancu opskrbe u svim vrstama prijevoza treba smatrati jednom od prioritetnih skupina, nakon što se ispune isključivo medicinske potrebe, u distribuciji i raspodjeli osobne zaštitne opreme kao što su sredstva za dezinfekciju i rukavice.
26. Države članice trebale bi surađivati u olakšavanju repatrijacije radnika u prometu čiji su ugovori raskinuti i pružanju potrebne pomoći pri vraćanju kući.
27. Sva prethodna načela trebala bi se primjenjivati i na državljane trećih zemalja ako su ključni u osiguravanju da se teret slobodno kreće unutar EU-a i ulazi u EU.

PRILOG 1.

Granični prijelazi na cestovnoj mreži TEN-T*



*Legenda: zeleno – granični prijelaz (koridori); žuto – granični prijelaz (osnovna mreža); plavo – granični prijelaz (sveobuhvatna mreža); tanka crvena linija – sveobuhvatna mreža; debela crvenija linija – osnovna mreža (uključujući koridore)

PRILOG 2.

Preporuke za vozače i relevantna poduzeća djelatna u području prijevoza te nadležna javna tijela uključena u prijevoz tereta s obzirom na pandemiju covid-19

Ovim se preporukama ne dovodi u pitanje potreba pridržavanja posebnih higijenskih pravila, pravila društvenog udaljavanja i drugih pravila koje su nadležna tijela propisala na svojim državnim područjima.

- Društveno udaljavanje obvezno je i vozači bi trebali što je više moguće izbjegavati napuštanje kabine kamiona radi društvene interakcije.
- Poslodavci bi vozačima trebali osigurati dezinfekcijski gel i sapun.
- Poslodavci bi trebali obavijestiti vozače o preporukama iz ovog Priloga.
- Trebalo bi poticati upotrebu digitalnih isprava, a poslodavci bi trebali učiniti sve što je u njihovoj moći da unaprijed pošalju dokumente poduzećima kad znaju da bi se oni mogli zahtijevati na mjestima utovara/istovara.
- Ako nije moguće izbjeći društvenu interakciju, vozači bi trebali nositi odgovarajuću zaštitnu opremu poput rukavica.
- Kabinu kamiona trebalo bi dezinficirati prije svake nove uporabe (npr. ako novi vozač ili osoblje na čvorištu upravljaju vozilom).

Na mjestima utovara i istovara:

- Vozači bi, ako je moguće, na mjestima utovara i istovara trebali ostati u kabini kamiona.
- Aktivnosti utovara i istovara trebalo bi, koliko god je moguće, obavljati lokalno osoblje poduzeća koje zaprima/šalje robu. Ako vozači moraju nadzirati te aktivnosti, trebali bi se zadržavati na minimalnoj sigurnoj udaljenosti od ostalog osoblja i nositi odgovarajuću zaštitnu opremu poput rukavica.
- Sve isprave koje se odnose na dotičnu operaciju prijevoza trebalo bi elektroničkim putem poslati poduzeće, i to unaprijed, ako je moguće. Ako se na mjestima utovara/istovara razmjenjuju fizički dokumenti, preporučuje se da vozači/osoblje nose rukavice, koriste antibakterijski gel za ruke ili operu ruke sapunom i vodom odmah nakon toga.

Pauze i vrijeme odmora:

- Vozači bi se tijekom pauze i za vrijeme odmora na putu trebali pridržavati pravila društvenog udaljavanja. U tim se razdobljima preporučuje izbjegavanje bliskog kontakta s drugim ljudima (vozačima, osobljem parkirališta itd.).
- Jest bi se trebalo, koliko god je moguće, na otvorenom i udaljeno od drugih ljudi ili u kabini kamiona. Ako na zaustavnim mjestima postoje ugostiteljski objekti, savjetuje se da se hrana ne jede u restoranu/kafeteriji, nego da se ponese izvan objekta i pojede udaljeno od drugih ljudi.

Tijekom kontrola i čekanja na granicama:

- Općenito bi pravilo trebalo biti da vozači ne trebaju napuštati kabinu kamiona radi provjere.
- Tijekom provjere isprava papirnate bi dokumente trebalo razmjenjivati s minimalne sigurne udaljenosti. Ako vozači moraju popunjavati dokumente, nacionalni službenici za kontrolu trebali bi im dopustiti da to učine u kabini kamiona.
- Ako se razmjenjuju ili provjeravaju fizički dokumenti, preporučuje se upotreba antibakterijskog gela za ruke ili pranje ruku vodom i sapunom kad je to moguće. Preporučuje se da vozači/osoblje nose rukavice, koriste antibakterijski gel za ruke ili operu ruke sapunom i vodom odmah nakon toga.

PRILOG 3.

Obrazac potvrde za radnike u međunarodnom prometu



Potvrda za radnike u međunarodnom prometu

Ovime se potvrđuje da osoba:

Ime i prezime:

Datum rođenja:

Prebivalište:

obavlja sljedeću djelatnost u međunarodnom prometu*

- vozač teškog teretnog vozila
- vozač autobusa
- posada zrakoplova za javni prijevoz
- strojovođa
- osoblje vlaka
- inspektor vagona
- kapetan/zapovjednik broda
- član posade plovila
- osoblje uprave za ceste
- vozač vozila za najviše 9 osoba koje prevozi jednu od prethodno navedenih kategorija osoba koji je zaposlenik istog poslodavca i prevozi ih na radno mjesto ili s njega te obavlja praznu vožnju povezanu s takvim prijevozom

** Označiti križićem*

Mjesto, datum:

Za poduzeće/ured/organizaciju (ime i potpis):
