

Dziennik Urzędowy C 96 I

Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Informacje i zawiadomienia

Rocznik 63

24 marca 2020

Spis treści

IV *Informacje*

INFORMACJE INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH UNII EUROPEJSKIEJ

Komisja Europejska

2020/C 96 I/01

Komunikat Komisji Komunikat Komisji w sprawie wdrożenia uprzywilejowanych korytarzy w kontekście wytycznych dotyczących środków zarządzania granicami w celu ochrony zdrowia i zapewnienia dostępności towarów i usług podstawowych 1

PL

IV

(Informacje)

INFORMACJE INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH
UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA EUROPEJSKA

KOMUNIKAT KOMISJI

w sprawie wdrożenia uprzywilejowanych korytarzy w kontekście wytycznych dotyczących środków zarządzania granicami w celu ochrony zdrowia i zapewnienia dostępności towarów i usług podstawowych

(2020/C 96 I/01)

Streszczenie

- W wytycznych dotyczących środków zarządzania granicami w celu ochrony zdrowia i zapewnienia dostępności towarów i usług podstawowych ⁽¹⁾ przyjętych przez Komisję Europejską w dniu 16 marca 2020 r. podkreślono zasadę stanowiącą, że wszystkie granice wewnętrzne UE powinny pozostać otwarte dla towarów oraz że należy zagwarantować funkcjonowanie łańcuchów dostaw produktów podstawowych. Swobodny przepływ towarów, zwłaszcza w sytuacjach nadzwyczajnych i w interesie wszystkich, wymaga, by państwa członkowskie przestrzegały i w pełni wdrożyły wspomniane wytyczne na wszystkich przejściach granicznych na granicach wewnętrznych. Niniejszy dokument ma pomóc państwom członkowskim we wdrożeniu wytycznych w odniesieniu do uprzywilejowanych korytarzy. Ma on na celu uruchomienie procesu opartego na współpracy w całej UE, aby zagwarantować, że wszystkie towary, w tym, ale nie tylko, towary podstawowe, takie jak żywność i wyroby medyczne, szybko dotrą do miejsca przeznaczenia bez żadnych opóźnień.
 - W celu zabezpieczenia łańcuchów dostaw w skali całej UE i zapewnienia funkcjonowania jednolitego rynku towarów wszędzie, gdzie istnieją lub wprowadzono kontrole na granicach wewnętrznych, wzywa się państwa członkowskie do niezwłocznego wyznaczenia wszystkich odpowiednich przejść granicznych na granicach wewnętrznych w ramach transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i dodatkowych przejść w takim zakresie, w jakim jest to konieczne, jako przejść granicznych na trasie uprzywilejowanych korytarzy na potrzeby transportu lądowego (drogowego i kolejowego), morskiego i lotniczego.
 - Pokonanie tych przejść granicznych na trasie uprzywilejowanych korytarzy, w tym wszelkie kontrole i badania stanu zdrowia pracowników transportu, nie powinno trwać dłużej niż 15 minut na wewnętrznych granicach lądowych. Przejścia graniczne na trasie uprzywilejowanych korytarzy powinny być otwarte dla wszystkich pojazdów wykonujących przewozy towarowe przewożących jakiegokolwiek rodzaju towary.
 - Państwa członkowskie powinny bezzwłocznie podjąć działania w celu czasowego zawieszenia wszystkich rodzajów ograniczeń w ruchu drogowym obowiązujących na ich terytorium (zakazy ruchu w weekendy, zakazy ruchu w nocy, zakazy dotyczące poszczególnych branż itp.) w odniesieniu do transportu drogowego towarowego oraz niezbędnego swobodnego przepływu pracowników transportu.
 - Pracownicy transportu, niezależnie od obywatelstwa i miejsca zamieszkania, powinni mieć możliwość przekraczania granic wewnętrznych. Należy znieść ograniczenia, takie jak ograniczenia w podróży i obowiązkowa kwarantanna dla pracowników transportu, z zastrzeżeniem możliwości stosowania przez właściwe organy proporcjonalnych i dostosowanych do konkretnej sytuacji środków ograniczających ryzyko zakażenia.
1. Epidemia COVID-19 wywiera znaczny destrukcyjny wpływ na europejski transport i mobilność w Europie. Europejskie łańcuchy dostaw utrzymywane są poprzez rozbudowaną sieć usług transportu towarowego, obejmującą wszystkie rodzaje transportu. Ciągłe i nieprzerwane lądowe, morskie i lotnicze przewozy towarowe mają kluczowe znaczenie strategiczne dla całej UE. Wprowadzanie zakazów wjazdu na wewnętrznych granicach lądowych lub ograniczeń utrudniających kierowcom zawodowym wjazd do niektórych państw członkowskich poważnie wpłynęło na łańcuchy dostaw wykorzystujące transport lądowy, w szczególności transport drogowy, który obecnie stanowi 75 % transportu towarowego. W ostatnim czasie czas oczekiwania na niektórych wewnętrznych granicach UE przekraczał w niektóre dni 24 godziny, nawet w przypadku dostaw środków medycznych.

⁽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. W niniejszym komunikacie wzywa się państwa członkowskie do pełnego wdrożenia wytycznych dotyczących zarządzania granicami w odniesieniu do wszystkich wewnętrznych przewozów towarowych^(?); przekazano w nim również państwom członkowskim szczegółowe dodatkowe wytyczne dotyczące sposobu wdrożenia pkt 1–6, 8, 10, 11, 19 i 22 tych wytycznych. Zachęca się państwa członkowskie do wprowadzenia niezbędnych środków operacyjnych i organizacyjnych przy założeniu, że te wyjątkowe środki będą miały charakter tymczasowy – do momentu opowania epidemii koronawirusa.

1. Zapewnienie stałych przepływów w ramach sieci TEN-T

3. **Transeuropejska sieć transportowa^(?)**, która składa się z najważniejszych arterii obejmujących drogi, linie kolejowe i śródlądowe drogi wodne oraz integruje porty, porty lotnicze i terminale multimodalne, odgrywa istotną rolę w zapewnianiu przepływu towarów. Zapewnienie płynnego przepływu wszystkich towarów w ramach tej sieci ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia skutecznej reakcji sanitarnej na pandemię, uspokojenia ludności, że dostawy będą zagwarantowane, oraz zmniejszenia wpływu wirusa na gospodarkę.
4. **Państwa członkowskie powinny niezwłocznie wdrożyć następujące środki w celu zapewnienia niezakłóconego transportu towarów w ramach całej sieci TEN-T.**
5. **Wszystkie pojazdy wykonujące transport towarowy i wszystkich kierowców tych pojazdów należy traktować w sposób niedyskryminacyjny**, niezależnie od pochodzenia, miejsca przeznaczenia lub kraju rejestracji pojazdu bądź obywatelstwa kierowcy. Państwa członkowskie nie powinny dokonywać rozróżnienia między pojazdami przewożącymi towary do użytku na ich terytorium a pojazdami, które są tylko w tranzycie.
6. W przypadku gdy kontrole na granicach wewnętrznych istnieją lub zostały wprowadzone, państwa członkowskie proszone są o wyznaczenie odpowiednich przejść granicznych na granicach wewnętrznych w ramach sieci TEN-T^(*) oraz – w razie potrzeby – dodatkowych głównych przejść granicznych jako **przejść granicznych na trasie uprzywilejowanych korytarzy**.
7. Pokonanie tych przejść granicznych na trasie uprzywilejowanych korytarzy, w tym wszelkie inspekcje i kontrole, **nie powinno trwać dłużej niż 15 minut**. Jeżeli te przejścia graniczne w ramach sieci TEN-T ulegną nasyceniu, należy otworzyć dodatkowe przejścia graniczne wyłącznie na potrzeby przewozu towarów. Powinny one znajdować się jak najbliżej przejść granicznych w ramach sieci TEN-T.
8. **Przejścia graniczne na trasie uprzywilejowanych korytarzy powinny być otwarte dla wszystkich pojazdów wykonujących przewozy towarowe**, w tym wszystkich pojazdów ciężkich i lekkich oraz, w stosownych przypadkach, pociągów i statków.
9. Komisja jest świadoma, że w zaistniałej sytuacji kryzysowej niektóre państwa członkowskie pragną traktować priorytetowo niektóre rodzaje przewozów towarowych. Biorąc jednak pod uwagę złożony charakter łańcuchów dostaw i konieczność zapewnienia swobodnego przepływu wszystkich towarów, **pojazdy przewożące jakiegokolwiek rodzaju towary powinny mieć możliwość korzystania z przejść granicznych na trasie uprzywilejowanych korytarzy**. Komisja jest gotowa przeanalizować w razie potrzeby konieczność wprowadzenia dalszych środków w celu priorytetowego potraktowania poszczególnych kategorii towarów, również w oparciu o najlepsze praktyki na szczeblu krajowym, ale podkreśla, że państwa członkowskie powinny dołożyć wszelkich starań w celu zagwarantowania swobodnego przepływu wszystkich towarów. Usługi transportu ratunkowego powinny być zawsze traktowane priorytetowo.
10. Na przejściach granicznych na trasie uprzywilejowanych korytarzy **procedury należy ograniczyć i uprościć** do niezbędnego minimum. Kierowcy pojazdów wykonujących przewozy towarowe nie powinni być proszeni o przedstawienie żadnego dokumentu innego niż ich dokument tożsamości i prawo jazdy oraz, w razie potrzeby, pismo od pracodawcy według standardowego wzoru (załącznik 3). Za wystarczające należy uznać złożenie dokumentów w formie elektronicznej lub ich wyświetlenie na ekranie urządzenia elektronicznego.

^(?) Zasady dotyczące transportu towarów zawarte w niniejszym komunikacie stosuje się *mutatis mutandis* do przemieszczania odpadów na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1013/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 czerwca 2006 r. w sprawie przemieszczania odpadów (Dz.U. L 190 z 1.7.2006, s. 1).

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

^(*) Zob. załącznik 1 i online: Drogowe przejścia graniczne na granicach wewnętrznych w ramach sieci TEN-T

11. W celu zapewnienia płynności ruchu **badanie stanu zdrowia może być prowadzone przed lub za granicą wewnętrzną**, w zależności od dostępnej infrastruktury. Państwa członkowskie powinny koordynować swoje działania i przeprowadzać badanie stanu zdrowia tylko po jednej stronie granicy, aby uniknąć powielania działań i wydłużania czasu oczekiwania. Badanie stanu zdrowia powinno zasadniczo opierać się na elektronicznym pomiarze temperatury ciała, chyba że dostępne będą równie szybkie, ale bardziej skuteczne metody.
12. **Inne kontrole dokumentów i ładunków** – takie jak kontrole drogowe – powinny być ograniczone do minimum i nie powinny przekraczać normalnych poziomów, aby zapewnić swobodny przepływ towarów i uniknąć dodatkowych opóźnień.
13. **Kontrole i badania stanu zdrowia** powinny być przeprowadzane w sposób minimalizujący opóźnienia i w związku z tym nie powinny powodować konieczności opuszczania pojazdu przez kierowców.
14. **Krajowe punkty kontaktowe** ustanowione w następstwie telekonferencji ministrów transportu, która miała miejsce w dniu 18 marca, powinny współpracować w celu zapewnienia skutecznego funkcjonowania przejść granicznych na trasie uprzywilejowanych korytarzy. Komisja utworzyła platformę, na której udostępniane są informacje na temat kryzysowych środków wprowadzonych przez państwa członkowskie w dziedzinie transportu ⁽⁵⁾.
15. Jeżeli chodzi o Zjednoczone Królestwo, które uznaje się za członka UE do końca okresu przejściowego, a także państwa sąsiadujące nienależące do UE, członków EOG, Szwajcarię, kraje i gospodarki Bałkanów Zachodnich, a także jeżeli chodzi o współpracę z państwami uczestniczącymi w Unijnym Mechanizmie Ochrony Ludności, w szczególności z państwami, przez które przebiega rozszerzona sieć TEN-T, odpowiednie organy krajowe są proszone o ścisłą współpracę z unijną siecią punktów kontaktowych. Ma to zasadnicze znaczenie dla pełnego ujednoczenia wszystkich niezbędnych procedur w celu zapewnienia przepływu wszystkich towarów, zarówno przeznaczonych dla tych krajów, jak i znajdujących się w tranzycie z jednego obszaru UE (lub tej szerszej grupy państw) do innego obszaru UE (lub tej szerszej grupy państw). Komisja będzie również ściśle współpracować ze Stałym Sekretariatem Wspólnoty Transportowej w celu ułatwienia koordynacji i wdrażania środków między UE a państwami należącymi do „zachodniobałkańskiej szóstki”. Bez uszczerbku dla szczególnych kontroli towarów lub pracowników transportu nieodłącznie i zwyczajowo związanych z przekraczaniem granic zewnętrznego jednolitego rynku, unii celnej lub strefy Schengen państwa członkowskie powinny stosować w jak największym stopniu na tych granicach zewnętrznych wytyczne wdrożeniowe określone w niniejszym komunikacie.
16. Państwa członkowskie powinny na całym swoim terytorium tymczasowo **zawiesić wszystkie rodzaje obowiązujących ograniczeń w ruchu** w zakresie transportu towarowego (zakazy ruchu w weekendy, w nocy, zakazy dotyczące poszczególnych branż itp.). Zawieszenie obowiązywania tych ograniczeń przyczyni się do zwiększenia płynności ruchu.
17. Na głównych trasach transportowych państwa członkowskie powinny zapewnić dostępność odpowiedniej infrastruktury sanitarnej oraz dostaw żywności lub usług gastronomicznych dla pracowników transportu. Ponieważ prawdopodobnie możliwości noclegu wzdłuż tras transportowych będą niedostępne, a także w celu ograniczenia ryzyka zakażenia państwa członkowskie powinny rozważyć niezwłoczne zawieszenie zakazu spędzania przez pracowników transportu okresów odpoczynku w kabinach pojazdów, zgodnie z art. 14 Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 ⁽⁶⁾. Jeżeli chodzi o okresy przekraczające 30 dni, w świetle utrzymujących się problemów Komisja będzie pozytywnie rozpatrywać wnioski państw członkowskich o udzielenie zgody na przedłużenie okresu obowiązywania tego rodzaju odstępstw.
18. Komisja zwraca się do państw członkowskich o utworzenie **korytarzy tranzytowych** w celu umożliwienia prywatnym kierowcom i ich pasażerom, takim jak pracownicy służby zdrowia i pracownicy transportu, jak również wszystkim obywatelom UE (niezależnie od ich obywatelstwa), którzy wracają do kraju pochodzenia, bezpośredniego przejazdu na zasadach priorytetowych przez dane państwo członkowskie w każdym niezbędnym kierunku wzdłuż sieci TEN-T, przy poszanowaniu przez nich zasady ścisłego trzymywania się wyznaczonej trasy i dokonywania ograniczonych do koniecznego minimum przerw na odpoczynek. Państwa członkowskie powinny również zapewnić, by dysponowały co najmniej jednym portem lotniczym na potrzeby powrotów do kraju pochodzenia oraz lotów wykonywanych w ramach operacji pomocy międzynarodowej.

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

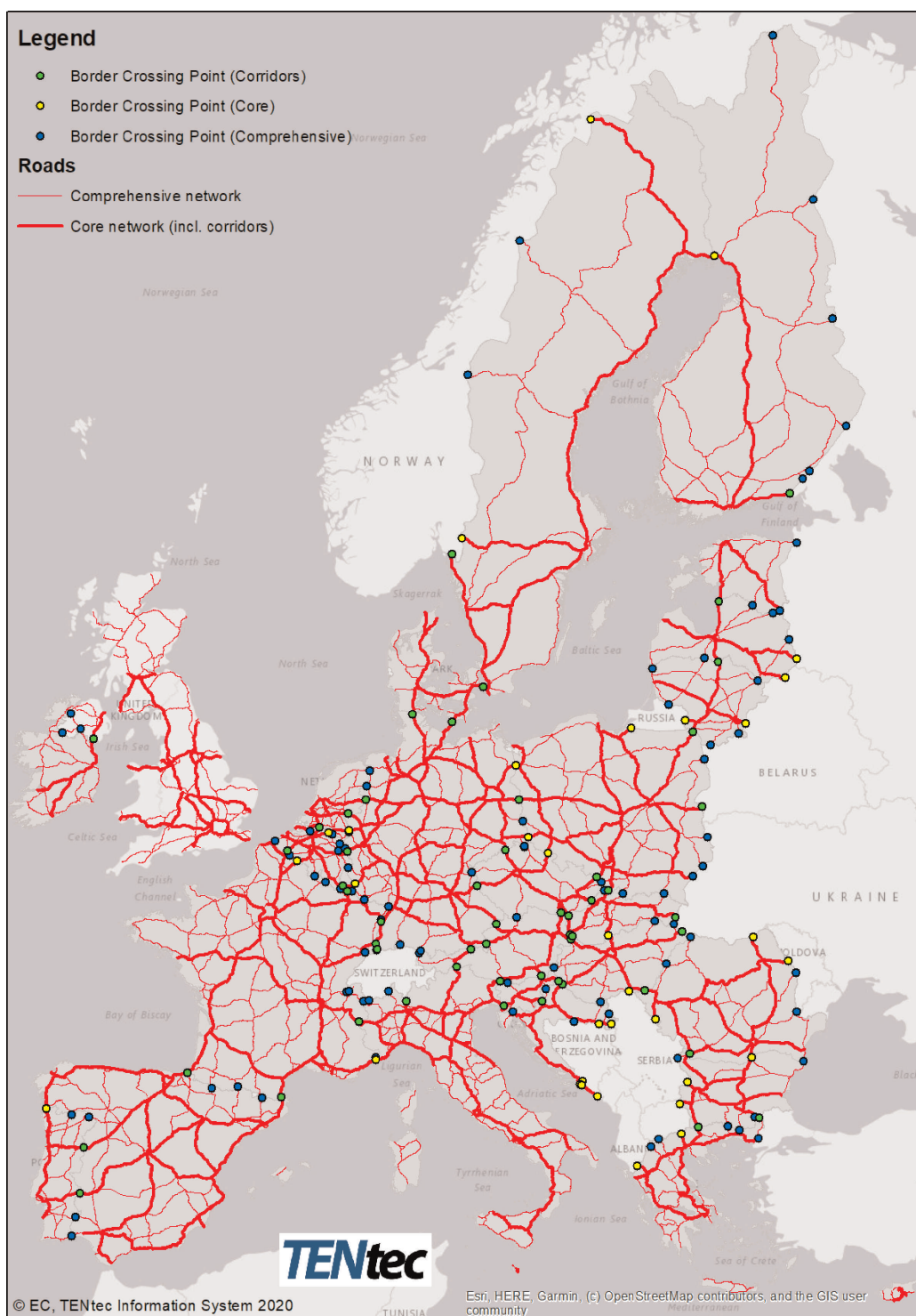
⁽⁶⁾ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

2. Stosowanie przepisów dotyczących pracowników transportu z uwzględnieniem aktualnej sytuacji

19. W ramach ogólnych wysiłków na rzecz utrzymania kluczowych przepływów transportowych państwa członkowskie powinny również podjąć działania w celu zapewnienia swobodnego przepływu w obrębie UE wszystkich pracowników zaangażowanych w transport międzynarodowy we wszystkich rodzajach transportu, takich jak kierowcy, marynarze, piloci, członkowie załogi, inspektorzy wagonów, pracownicy obsługi technicznej itp.
 20. W szczególności **należy uchylić przepisy wprowadzające np. ograniczenia w podróży i obowiązkową kwarantannę w stosunku do pracowników transportu, którzy nie wykazują objawów**, bez uszczerbku dla możliwości stosowania przez właściwe organy proporcjonalnych i dostosowanych do konkretnych sytuacji środków służących ograniczeniu ryzyka zakażenia. Przykładowo państwa członkowskie powinny znieść wymogi zobowiązujące pracowników transportu, którzy nie wykazują objawów, do przedstawiania na potrzeby kontroli zaświadczenia lekarskiego w celu wykazania dobrego stanu zdrowia. Takie wymogi są nieproporcjonalne i w ograniczonym tylko stopniu przydatne z uwagi na możliwość bezobjawowego zakażenia po wydaniu takiego zaświadczenia, jak również ze względu na ograniczony dostęp do usług opieki zdrowotnej w wyniku wybuchu epidemii COVID-19.
 21. Nie należy uniemożliwiać pracownikom przekroczenia granicy wewnętrznej w Unii w celu wykonywania ich zadań związanych z transportem: **uznane na szczeblu międzynarodowym poświadczenia kwalifikacji zawodowych należy uznawać za wystarczające do udowodnienia, że pracownik wykonuje pracę w branży transportu międzynarodowego**. Poświadczenia takie należy tymczasowo uznawać za ważne również przez rozsądny okres po dacie ich wygaśnięcia, jeżeli przypada ona w okresie trwania epidemii COVID-19.
 22. Tam, gdzie to konieczne, np. w przypadku braku uznanego na szczeblu międzynarodowym poświadczenia kwalifikacji zawodowych (np. kierowcy pojazdu dostawczego) lub w przypadku wygaśnięcia takiego poświadczenia, państwa członkowskie mogą wymagać przedstawienia przez pracownika dokumentu sporządzonego przez jego pracodawcę w celu potwierdzenia jego statusu wraz z odpowiednimi dokumentami identyfikacyjnymi w celu umożliwienia mu przekroczenia granicy w obrębie UE w ramach wykonywania zawodu. Komisja ułatwia taką procedurę poprzez udostępnienie wzoru takiego dokumentu (załącznik 3).
 23. W przypadkach, w których organy krajowe uznają to za konieczne, badanie stanu zdrowia pracowników transportu powinno zasadniczo polegać na elektronicznym pomiarze temperatury ciała. Pomiary temperatury ciała kierowcy zazwyczaj nie powinny być wykonywane częściej niż trzy razy dziennie. W przypadku gdy pracownik ma gorączkę i służby graniczne uznają, że nie powinno się zezwolić mu na kontynuowanie podróży, pracownik transportu powinien mieć dostęp do odpowiedniej opieki zdrowotnej. Dane państwo członkowskie powinno zapewnić odpowiednie obiekty umożliwiające tymczasowe przechowanie pojazdów do czasu przybycia kierowców mających zastąpić danego pracownika.
 24. Komisja zaleca również stosowanie środków mających na celu zapewnienie zwiększonej higieny w portach lotniczych, portach, stacjach kolejowych i innych węzłach transportu lądowego. W węzłach transportowych należy również rozważyć wyznaczenie personelu priorytetowego, a także wprowadzenie odpowiednich środków w celu zapewnienia dezynfekcji itp. Należy stosować się do zaleceń dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa pracowników transportu, takich jak np. zawarte w załączniku 2.
 25. Aby zapewnić ciągłość przepływu towarów i surowców, w szczególności świeżej żywności i podstawowych produktów spożywczych, żywych zwierząt i pasz, surowców i produktów na potrzeby produkcji rolnej, leków, w tym weterynaryjnych produktów leczniczych, środków ochrony indywidualnej oraz substancji pochodzenia ludzkiego, a także czynników produkcji przemysłowej służącej realizowaniu i utrzymaniu powyższych procesów, pracownicy transportu oraz operatorzy usług krytycznych i usług kluczowych dla łańcucha dostaw powinni być traktowani jako jedna z grup priorytetowych – po zaspokojeniu potrzeb o ściśle medycznym charakterze – przy dystrybucji i alokacji środków ochrony indywidualnej takich jak produkty dezynfekcyjne i rękawice.
 26. Państwa członkowskie powinny współpracować w celu ułatwienia powrotu do kraju pochodzenia tym pracownikom transportu, których umowy wygasły, oraz powinny udzielać im wszelkiej niezbędnej pomocy w powrocie do kraju pochodzenia.
 27. Wszystkie powyższe zasady powinny mieć również zastosowanie do obywateli państw trzecich, jeżeli są oni niezbędni do zapewnienia swobodnego przepływu towarów w UE i do UE.
-

ZAŁĄCZNIK I

Drogowe przejścia graniczne w obrębie sieci TEN-T*



* Legenda: kolor zielony oznacza przejście graniczne (korytarze); kolor żółty oznacza przejście graniczne w sieci bazowej; kolor niebieski oznacza przejście graniczne w sieci kompleksowej; cienka czerwona linia wyznacza sieć kompleksową; gruba czerwona linia wyznacza sieć bazową (w tym korytarze).

ZAŁĄCZNIK 2

Zalecenia dla kierowców oraz stosownych przedsiębiorstw związanych z transportem, a także dla właściwych organów publicznych, zaangażowanych w operacje transportu towarowego po wybuchu epidemii COVID-19

Niniejsze zalecenia pozostają bez uszczerbku dla konieczności przestrzegania przepisów szczególnych dotyczących higieny, ograniczenia kontaktów personalnych lub innych zasad wprowadzonych przez władze krajowe na podległym im terytorium.

- Naczelną zasadą powinno być ograniczenie kontaktów personalnych i kierowcy powinni w miarę możliwości unikać opuszczania kabiny pojazdu w celu interakcji społecznych.
- Pracodawcy powinni zapewnić kierowcom żel dezynfekcyjny oraz mydło.
- Pracodawcy powinni informować kierowców o zaleceniach zawartych w niniejszym załączniku.
- Należy zachęcać do korzystania z dokumentów w formie cyfrowej; pracodawcy powinni dokładać wszelkich starań, by z wyprzedzeniem przysłać innym przedsiębiorstwom dokumenty w sytuacji, gdy jest im wiadomo, że dokumenty te mogą być wymagane w punktach załadunku/rozładunku.
- W przypadku gdy nie można uniknąć interakcji społecznych, kierowcy powinni korzystać z odpowiednich środków ochrony, np. rękawic.
- Kabina pojazdu powinna być dezynfekowana przed każdym nowym wykorzystaniem pojazdu (tj. w przypadku zmiany kierowcy lub zespołu prowadzącego pojazd).

W punktach załadunku i rozładunku:

- W punktach załadunku i rozładunku kierowcy powinni w miarę możliwości pozostać w kabinie pojazdu.
- Czynności załadunku i rozładunku powinny być w miarę możliwości wykonywane przez lokalny personel przedsiębiorstwa otrzymującego/wysyłającego towary. W przypadku gdy kierowcy są zobowiązani do nadzorowania tych czynności, powinni oni pozostawać w minimalnej bezpiecznej odległości od innych pracowników i korzystać z dostępnych środków ochrony, np. rękawic.
- Jeżeli to możliwe, wszystkie dokumenty dotyczące danej operacji transportowej przedsiębiorstwo powinno przysłać z wyprzedzeniem drogą elektroniczną. Jeżeli w punktach załadunku lub rozładunku dochodzi do przekazania dokumentów w postaci fizycznej, zaleca się, by kierowcy i pozostali pracownicy korzystali z rękawic bądź bezpośrednio po przekazaniu dokumentów korzystali z żelu dezynfekcyjnego do rąk lub myli ręce przy użyciu wody i mydła.

Przerwy i okresy odpoczynku:

- W trakcie przerw i okresów odpoczynku w podróży kierowcy powinni przestrzegać zasady ograniczenia kontaktów personalnych. Zaleca się unikanie bliskich kontaktów z innymi osobami (kierowcami, personelem parkingów itp.).
- Posiłki należy spożywać w miarę możliwości na świeżym powietrzu z dala od innych osób lub w kabinie pojazdu. W przypadku gdy w miejscu przerwy w podróży dostępne są usługi gastronomiczne, zaleca się niekorzystanie z nich na miejscu w restauracji lub kawiarni, lecz zamówienie posiłku na wynos w celu spożycia go z dala od innych osób.

W trakcie kontroli oraz w kolejce do przekroczenia granicy:

- Co do zasady kierowcy nie powinni być zobowiązani do opuszczenia kabiny pojazdu na potrzeby kontroli.
- W trakcie kontroli dokumentów dokumenty papierowe należy przekazywać z zachowaniem minimalnej bezpiecznej odległości. W przypadku gdy kierowcy są zobowiązani do wypełnienia formularzy, funkcjonariusze krajowych służb kontrolnych powinni umożliwić im wypełnienie ich w kabinie pojazdu.
- W przypadku przekazywania lub kontroli dokumentów mających postać fizyczną zaleca się korzystanie z żelu dezynfekcyjnego do rąk lub, jeżeli to możliwe, mycie rąk przy użyciu wody i mydła. Zaleca się, by kierowcy i pozostali pracownicy korzystali z rękawic bądź bezpośrednio po przekazaniu lub kontroli dokumentów korzystali z żelu dezynfekcyjnego do rąk lub myli ręce przy użyciu wody i mydła.

ZAŁĄCZNIK 3

Wzór zaświadczenia dla pracowników transportu międzynarodowego



Zaświadczenie dla pracowników transportu międzynarodowego

Niniejszym potwierdza się, że:

Nazwisko i imię:

Data urodzenia:

Miejsce zamieszkania:

wykonuje czynności w zakresie transportu międzynarodowego jako*:

- kierowca pojazdu ciężarowego
- kierowca autobusu/autokaru
- członek załogi statku powietrznego w transporcie publicznym
- maszynista
- członek drużyny pociągowej
- inspektor wagonów
- kapitan statku/łodzi
- członek załogi statku
- członek personelu zarządu dróg
- kierowca pojazdu służącego do przewozu maksymalnie 9 osób, przewożącego osoby należące do jednej z powyższych kategorii, który jest pracownikiem tego samego pracodawcy co te osoby i który przewozi je do lub z miejsca zatrudnienia, bądź który wykonuje przejazdy bez pasażerów związane z tego rodzaju przewozami

** Zaznaczyć właściwe*

Miejscowość, data:

W imieniu przedsiębiorstwa/urzędu/organizacji (Nazwisko i podpis):

ISSN 1977-1002 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5228 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL