

Uradni list

Evropske unije

C 96 I



Slovenska izdaja

Informacije in objave

Letnik 63

24. marec 2020

Vsebina

IV *Informacije*

INFORMACIJE INSTITUCIJ, ORGANOV, URADOV IN AGENCIJ EVROPSKE UNIJE

Evropska komisija

2020/C 96 I/01

Sporočilo Komisije o izvajanju zelenih voznih pasov iz Smernic glede ukrepov za upravljanje meja za zaščito zdravja in zagotovitev razpoložljivosti blaga in bistvenih storitev 1

SL

IV

(Informacije)

INFORMACIJE INSTITUCIJ, ORGANOV, URADOV IN AGENCIJ EVROPSKE
UNIJE

EVROPSKA KOMISIJA

SPOROČILO KOMISIJE

o izvajanju zelenih voznih pasov iz Smernic glede ukrepov za upravljanje meja za zaščito zdravja in zagotovitev razpoložljivosti blaga in bistvenih storitev

(2020/C 96 I/01)

Povzetek

- Evropska komisija je 16. marca 2020 sprejela Smernice glede ukrepov za upravljanje meja za zaščito zdravja in zagotovitev razpoložljivosti blaga in bistvenih storitev ⁽¹⁾, v katerih je poudarila načelo, da morajo vse notranje meje EU ostati odprte za tovarni promet in da je treba zagotoviti dobavne verige bistvenih proizvodov. Za zagotavljanje prostega pretoka blaga, zlasti v izrednih razmerah in v interesu vseh, bi morale države članice Smernice spoštovati in v celoti izvajati na vseh mejnih prehodih na notranjih mejah. Namen tega dokumenta je pomagati državam članicam pri izvajanju Smernic glede zelenih voznih pasov. Želi se spodbuditi sodelovanje po vsej EU, da se vsemu tovoru, ki vključuje, vendar ni omejen na, bistvene proizvode, kot sta hrana in sanitetni material, zagotovi hitra pot do namembnega kraja brez zamud.
 - Za zagotovitev delovanja dobavnih verig po vsej EU in delovanja enotnega trga za blago povsod, kjer obstajajo ali so bile uvedene kontrole na notranjih mejah, so države članice pozvane, naj vse ustrezne notranje mejne prehode v vseevropskem prometnem omrežju TEN-T in po potrebi morebitne dodatne mejne prehode nemudoma razglasijo za mejne prehode z „zelenimi voznimi pasovi“ – za kopenski (cestni in železniški), pomorski in zračni promet.
 - Prehod meje na teh mejnih prehodih z „zelenimi voznimi pasovi“ ne bi smel trajati dlje od 15 minut na notranjih kopenskih mejah, vključno z vsemi preverjanji in zdravstvenimi pregledi delavcev v prevozništvu. Mejni prehodi z „zelenimi voznimi pasovi“ bi morali biti odprti za vsa tovarna vozila ne glede na to, kakšno blago prevažajo.
 - Države članice bi morale nemudoma ukrepati in začasno opustiti vse vrste omejitev dostopa v cestnem prometu, ki na njihovem ozemlju veljajo za cestni tovarni promet (prepovedi vožnje ob koncu tedna in ponoči ter sektorske prepovedi itd.) in za nujno prosto gibanje delavcev v prevozništvu.
 - Delavcem v prevozništvu bi moral biti omogočen prehod čez notranje meje ne glede na njihovo državljanstvo in prebivališče. Omejitve, kot so omejitve potovanj in obvezna karantena delavcev v prevozništvu, bi bilo treba odpraviti, brez poseganja v pristojnost pristojnih organov za sprejemanje sorazmernih in posebej prilagojenih ukrepov za zmanjšanje tveganja za širjenje okužbe.
1. Izbruh COVID-19 povzroča velike motnje za evropski promet in mobilnost. Evropsko dobavno verigo vzdržuje obsežna mreža storitev tovarnega prometa, ki zajema vse načine prevoza. Stalne in neprekinjene storitve kopenskega, pomorskega in zračnega tovarnega prometa so ključnega strateškega pomena za celotno EU. Kopenske dobavne verige, zlasti tiste v cestnem prometu, ki danes predstavljajo 75 % tovarnega prometa, so še posebej prizadele uvedba prepovedi vstopa na notranjih kopenskih mejah in/ali omejitve dostopa poklicnih voznikov v nekatere države članice. Čakalne dobe na nekaterih notranjih mejah EU so v zadnjih dneh presegle 24 ur, tudi za sanitetni material.

(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. V tem sporočilu so države članice pozvane, naj v celoti izvajajo smernice za upravljanje meja glede vsega tovornega prometa znotraj EU ^(?), poleg tega pa so jim zagotovljene posebne dodatne smernice glede izvajanja odstavkov 1 do 6, 8, 10, 11, 19 in 22 navedenih smernic. Države članice so pozvane, naj uvedejo potrebne operativne in organizacijske ukrepe, pri čemer se razume, da bodo ti izredni ukrepi začasni za čas zaježitve širjenja koronavirusa.

1. Zagotavljanje neprekinjenega pretoka po omrežju TEN-T

3. Pri zagotavljanju pretoka blaga ima bistveno vlogo **vseevropsko prometno omrežje** ^(?), ki ga sestavljajo najpomembnejše žile cestnega in železniškega prometa ter prometa po celinskih plovnihih poteh in ki zajema pristanišča, letališča in multimodalne terminale. Zagotavljanje nemotenega pretoka vsega blaga po tem omrežju je ključno za zagotovitev učinkovitega sanitarnega odziva na pandemijo, vzpostavitev zaupanja prebivalstva o zanesljivosti zalog in ublažitev vpliva virusa na gospodarstvo.
4. **Države članice bi morale začeti nemudoma izvajati naslednje ukrepe, da bi zagotovile neoviran prevoz blaga po celem omrežju TEN-T.**
5. **Vsa tovorna vozila in voznike bi bilo treba obravnavati nediskriminatorno** ne glede na izvor, namembni kraj ali državo registracije vozila ali državljanstvo voznika. Države članice ne bi smele razlikovati med vozili, ki prevažajo blago za uporabo na svojem ozemlju, in tistimi, ki so zgolj v tranzitu.
6. Povsod, kjer obstajajo ali so bile uvedene kontrole na notranjih mejah, so države članice pozvane, naj ustrezne notranje mejne prehode znotraj omrežja TEN-T ^(*) in dodatne večje mejne prehode po potrebi razglasijo za **mejne prehode z „zelenimi voznimi pasovi“**.
7. Prehod meje na teh mejnih prehodih z „zelenimi voznimi pasovi“ **ne bi smel trajati dlje od 15 minut**, vključno z vsemi preverjanji in pregledi. Če se mejni prehodi v omrežju TEN-T nasičijo, bi bilo treba odpreti dodatne samo za blago. Ti mejni prehodi bi morali biti čim bližje tistim v omrežju TEN-T.
8. **Mejni prehodi z „zelenimi voznimi pasovi“ bi morali biti odprti za vsa tovorna vozila**, tudi za težka in lahka gospodarska vozila ter, kjer je to ustrezno, vlake in plovila.
9. Komisija ugotavlja, da želijo nekatere države članice v tej krizi dati prednost nekaterim vrstam tovora. Vendar bi zaradi kompleksnosti dobavnih verig in potrebe po zagotavljanju prostega pretoka vsega blaga **morala imeti možnost uporabe mejnih prehodov z „zelenimi voznimi pasovi“ vsa vozila, ki prevažajo kakršno koli vrsto blaga**. Komisija je pripravljena po potrebi preučiti, ali so potrebni nadaljnji ukrepi za prednostno obravnavo posameznih kategorij blaga, in sicer na podlagi najboljših nacionalnih praks, vendar poudarja, da bi morale države članice storiti vse za ohranjanje pretoka vsega blaga. Nujne prevozne storitve bi morale imeti vedno prednost.
10. **Postopke na mejnih prehodih z „zelenimi voznimi pasovi“ bi bilo treba čim bolj skrajšati in omejiti** na to, kar je nujno potrebno. Od voznikov tovornih vozil se ne bi smelo zahtevati, da predložijo druge dokumente, razen osebne dokumenta in vozniškega dovoljenja, ter po potrebi dopisa svojega delodajalca po standardni predlogi (Priloga 3). Dovoljena bi morala biti elektronska predložitev oz. elektronski prikaz dokumentov.

^(?) Načela glede prevoza blaga iz tega sporočila se smiselno uporabljajo za pošiljke odpadkov iz Uredbe (ES) št. 1013/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. junija 2006 o pošiljkah odpadkov (UL L 190, 1.7.2006, str. 1).

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

^(*) Glej Prilogo 1 in na spletu: Notranji cestni mejni prehodi v omrežju TEN-T.

11. **Zdravstveni pregledi se lahko izvajajo na kateri koli strani notranje meje** glede na razpoložljivo infrastrukturo, da bi se zagotovila pretočnost prometa. Države članice bi se morale usklajevati, da se zdravstveni pregled izvede samo na eni strani meje ter se tako preprečita prekrivanje in čakanje. Zdravstveni pregledi bi morali načeloma temeljiti na elektronskem merjenju telesne temperature, razen če postanejo na voljo enako hitre, a učinkovitejše metode.
12. **Druga preverjanja dokumentov in tovora**, kot so cestni pregledi, bi morala biti čim manj obsežna in ne bi smela presegati običajnih ravni, da se zagotovi prosti pretok blaga in preprečijo dodatne zamude.
13. **Preverjanja in zdravstveni pregledi** bi se morali izvajati tako, da se čim bolj zmanjša zamuda, zato se od voznikov ne bi smelo zahtevati, da vozila zapustijo.
14. **Nacionalne kontaktne točke**, vzpostavljene po videokonferenci ministrov za promet 18. marca, bi si morale skupaj prizadevati za učinkovito delovanje mejnih prehodov z „zelenimi voznimi pasovi“. Komisija je vzpostavila platformo za informiranje o ustreznih ukrepih v kriznih razmerah, ki so jih sprejele države članice na področju prometa ⁽⁵⁾.
15. Kar zadeva Združeno kraljestvo, ki se do konca prehodnega obdobja obravnava kot članica EU, pa tudi sosednje države, ki niso članice EU, članice EGP, Švico, države in gospodarstva Zahodnega Balkana ter sodelovanje z državami, ki sodelujejo v mehanizmu Unije na področju civilne zaščite, zlasti tistimi na razširjenem omrežju TEN-T, so zadevni nacionalni organi pozvani k tesnemu sodelovanju z mrežo kontaktnih točk EU. To je bistveno za popolno uskladitev vseh potrebnih postopkov za zagotovitev pretoka vsega blaga, ki je namenjeno v te države ali v tranzitu iz enega dela EU (ali iz te širše skupine držav) v drugega. Komisija bo prav tako tesno sodelovala s stalnim sekretariatom prometne skupnosti, da bi olajšala usklajevanje in izvajanje ukrepov med EU in šestimi državami Zahodnega Balkana. Brez poseganja v posebne kontrole blaga ali delavcev v prevozništvu, ki so neločljivo in običajno povezani s prehodom zunanjih meja enotnega trga, carinske unije oziroma schengenskega območja, bi morale države članice na takšnih zunanjih mejah v največji možni meri uporabljati smernice za izvajanje iz tega sporočila.
16. Države članice bi morale na vseh svojih ozemljih začasno **opustiti vse vrste omejitev vožnje** (prepovedi ob koncu tedna in ponoči ter sektorske prepovedi) za tovorni promet. Začasna opustitev teh prepovedi vožnje bo prispevala k večji pretočnosti prometa.
17. Države članice bi morale zagotoviti razpoložljivost ustreznih sanitarnih prostorov in hrane/gostinskih storitev za delavce v prevozništvu na glavnih prometnih poteh. Ker je verjetno, da nastanitvene zmogljivosti ob prometnih poteh niso na voljo, in da bi se omejila izpostavljenost okužbi, bi morale države članice v skladu s členom 14 Uredbe (ES) št. 561/2006 ⁽⁶⁾ razmisliti o izredni opustitvi prepovedi počitka delavcev v prevozništvu v kabinah vozil. Komisija bo v primeru obdobj, daljših od 30 dni, ob upoštevanju nadaljnjih težav ugodno obravnavala prošnje držav članic za odobritev podaljšanja takšnih izjem.
18. Komisija poziva države članice, naj vzpostavijo **tranzitne koridorje** za varen prehod, da bi se zasebnim voznikom in njihovim potnikom, kot so zdravstveni delavci in delavci v prevozništvu, ter vsem državljanom EU, ki se vračajo v domovino, ne glede na državljanstvo, omogočil takojšen prednostni prehod skozi državo v kateri koli potrebni smeri vzdolž omrežja TEN-T, pri čemer se je treba strogo držati začrtane poti in upoštevati zahtevo po minimalnih odmorih. Države članice bi morale zagotoviti tudi, da je vsaj eno letališče odprto za repatriacijo in mednarodne lete v humanitarne namene.

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

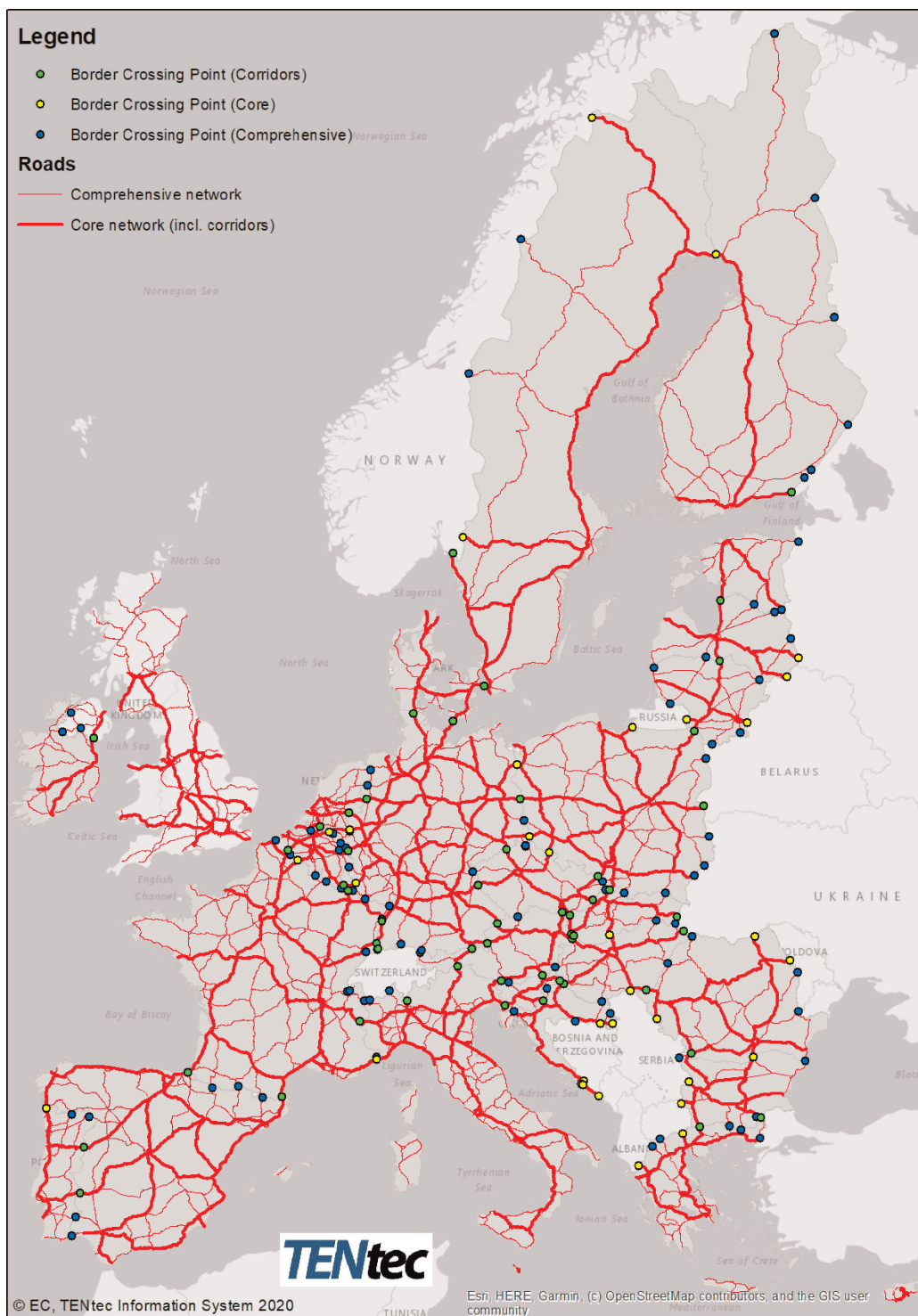
⁽⁶⁾ Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1).

2. Bolj prilagojena uporaba pravil za delavce v prevozništvu

19. Kot del skupnih prizadevanj za ohranitev bistvenih prometnih tokov bi morale države članice sprejeti tudi ukrepe za zagotovitev prostega gibanja vseh delavcev, ki so vključeni v mednarodni prevoz pri vseh načinih prevoza, kot so vozniki, pomorščaki, piloti, posadka, pregledniki vagonov, vzdrževalci, itd., znotraj EU.
20. Zlasti **bi bilo treba odpraviti pravila, kot so omejitve potovanj in obvezna karantena delavcev v prevozništvu, ki ne kažejo simptomov**, brez poseganja v pristojnost pristojnih organov za sprejemanje sorazmernih in posebej prilagojenih ukrepov za zmanjšanje tveganja za širjenje okužbe. Države članice bi morale na primer opustiti zahtevo, da morajo delavci v prevozništvu, ki ne kažejo simptomov, v pregled predložiti zdravniško potrdilo o dobrem zdravstvenem stanju. Glede na to, da se je mogoče okužiti brez vidnih simptomov po izdaji takšnega potrdila in da je dostop do zdravnikov zaradi izbruha COVID-19 že omejen, bi bili taki zahtevki nesorazmerni in imeli omejeno vrednost.
21. Delavcem se za opravljanje prevoznih funkcij ne bi smelo preprečiti prehoda notranje meje: **mednarodno priznana spričevala o strokovni usposobljenosti bi morala zadoščati kot dokaz, da je delavec dejaven v mednarodnem prevozu**. Ta spričevala bi se morala med izbruhom COVID-19 začasno šteti za veljavna za razumno obdobje po njihovem izteku veljavnosti.
22. Države članice lahko po potrebi, na primer zaradi odsotnosti mednarodno priznanega spričevala o strokovni usposobljenosti (npr. voznikov kombiniranih vozil) ali v primeru izteka veljavnosti spričevala od delodajalcev delavcev zahtevajo potrdilo o njihovi dobronamernosti in ustrezne identifikacijske dokumente, da voznikom omogočijo prehod notranje meje za namene opravljanja njihovega poklica. Komisija je v pomoč pri tem postopku pripravila standardno predlogo dopisa (Priloga 3).
23. Če nacionalni organi menijo, da je to potrebno, bi morali zdravstveni pregledi delavcev v prevozništvu načeloma temeljiti na elektronskem merjenju telesne temperature. Preverjanje telesne temperature pri voznikih se običajno ne bi smelo opraviti več kot trikrat v istem dnevu. Če ima delavec povišano telesno temperaturo in mejni organi menijo, da ne bi smel nadaljevati potovanja, bi moral imeti delavec v prevozništvu dostop do ustreznega zdravstvenega varstva. Zadevna država članica bi morala zagotoviti ustrezne objekte za začasno hrambo vozil, dokler ne prispejo nadomestni vozniki.
24. Komisija prav tako priporoča uporabo ukrepov za izboljšanje higiene na letališčih, v pristaniščih, na železniških postajah in drugih vozliščih kopenskega prometa. Razmisliti bi bilo treba tudi o določitvi prednostnega osebja v prometnih vozliščih ter ukrepih za zagotovitev razkuževanja itd. Upoštevati bi bilo treba priporočila za zagotovitev varnosti delavcev v prevozništvu, kot so priporočila iz Priloge 2.
25. Da bi zagotovili stalen pretok blaga in materialov, zlasti sveže hrane in osnovnih živil, živih živali in krme, surovin za kmetijsko proizvodnjo, zdravil, vključno z zdravili za uporabo v veterinarski medicini, osebne zaščitne opreme (PPE) in snovi človeškega izvora ter industrijskih vložkov za proizvodnjo in vzdrževanje teh postopkov, bi bilo treba glede na izključno zdravstvene potrebe delavce v prevozništvu ter upravljavce kritičnih in osnovnih storitev v dobavni verigi pri vseh načinih prevoza obravnavati kot eno od prednostnih skupin pri dobavi in razdeljevanju osebne zaščitne opreme, kot so sredstva za razkuževanje in rokavice.
26. Države članice bi morale sodelovati pri omogočanju repatriacije delavcev v prevozništvu, katerih pogodbe so prenehale veljati, in zagotavljanju vse potrebne pomoči za vrnitev domov.
27. Vsa navedena načela bi se morala uporabljati tudi za državljane tretjih držav, če so bistveni za zagotovitev prostega pretoka tovora znotraj EU in v EU.

PRILOGA 1:

Cestni mejni prehodi v omrežju TEN-T*



* Legenda: zelena barva označuje mejni prehod (na koridorjih), rumena barva označuje mejni prehod (v jedrnem omrežju), modra barva označuje mejni prehod (v celovitem omrežju), tanka rdeča črta označuje celovito omrežje, debela rdeča črta označuje jedrno omrežje (vključno s koridorji).

PRILOGA 2:

Priporočila za voznike, ustrezna prevozna podjetja in pristojne javne organe, vključene v tovorni promet po izbruhu COVID-19

Ta priporočila ne posegajo v potrebo po spoštovanju posebnih higienskih pravil, pravil omejevanja socialnih stikov ali drugih pravil, ki jih na svojem ozemlju uvedejo nacionalni organi.

- Omejevanje socialnih stikov bi moralo postati pravilo, vozniki pa bi se morali izogibati zapuščanju kabine tovornjaka in družabnim stikom, kolikor je to mogoče.
- Delodajalci bi morali voznikom zagotoviti razkuževalni gel in milo.
- Delodajalci bi morali voznike obvestiti o priporočilih iz te priloge.
- Spodbujati bi bilo treba uporabo digitalnih dokumentov, delodajalci pa bi morali storiti vse v svoji moči, da bi dokumente vnaprej poslali podjetjem, ko vedo, da se ti lahko zahtevajo na točkah natovarjanja/raztovarjanja.
- Kadar se družbenim interakcijam ni mogoče izogniti, bi morali vozniki nositi ustrezno zaščitno opremo, kot so rokavice.
- Kabino tovornjaka bi bilo treba razkužiti pred vsako novo uporabo (npr. kadar vozilo vozi drug voznik ali član osebja vozlišča).

Na mestih natovarjanja in raztovarjanja:

- Vozniki bi morali na mestih natovarjanja in raztovarjanja, kolikor je to mogoče, ostati v kabini tovornjaka.
- Dejavnosti natovarjanja in raztovarjanja bi moralo, kolikor je to mogoče, izvajati lokalno osebje podjetja, ki prejema/pošilja blago. Kadar morajo vozniki nadzorovati te dejavnosti, bi morali ostati na minimalni varnostni razdalji od drugega osebja in nositi razpoložljivo zaščitno opremo, kot so rokavice.
- Vse dokumente, povezane s prevozom, bi moralo podjetje predhodno poslati v elektronski obliki, kadar je to mogoče. Če se na točkah natovarjanja/raztovarjanja izmenjujejo fizični dokumenti, se priporoča, da vozniki/osebje uporabljajo rokavice, antibakterijski gel za roke ali pa si roke takoj zatem umijejo z milom in vodo.

Odmori in čas počitka:

- Vozniki bi morali med odmori in časom počitka na poti izvajati omejevanje socialnih stikov. Med njimi je priporočljivo, da se izogibajo tesnim stikom z drugimi osebami (vozniki, osebjem na parkiriščih itd.).
- Obroke naj po možnosti zaužijejo na prostem stran od drugih ljudi ali v kabini tovornjaka. Kadar je na krajih postanka na voljo gostinska storitev, se svetuje, da vozniki ne jejo v restavraciji/kavarni, temveč hrano naročijo in jo odnesejo, da bi jo pojedli stran od drugih ljudi.

Med kontrolami in čakanjem na mejah:

- Od voznikov se praviloma ne bi smelo zahtevati, da med preverjanji zapustijo kabino tovornjaka.
- Med preverjanji dokumentov bi bilo treba dokumente v papirni obliki izmenjati ob upoštevanju minimalne varnostne razdalje. Kadar se od voznikov zahteva izpolnjevanje dokumentov, bi morali nacionalni nadzorni uradniki voznikom dovoliti, da jih izpolnijo v kabini tovornjaka.
- Ob izmenjavi ali kontroli fizičnih dokumentov se priporoča uporaba antibakterijskega gela za roke ali umivanje rok z vodo in milom, kadar je to mogoče. Priporoča se, da vozniki/osebje uporabljajo rokavice, antibakterijski gel za roke ali pa si roke takoj zatem umijejo z milom in vodo.

PRILOGA 3:

Predloga spričevala za delavce v sektorju mednarodnega prevoza



Spričevalo za delavce v sektorju mednarodnega prevoza

Potrjujemo, da oseba:

Ime in priimek:

Datum rojstva:

Bivališče:

opravlja dejavnosti v mednarodnem prevozu kot *

- voznik težkega tovornega vozila
- voznik avtobusa
- član letalske posadke za javni prevoz
- vlakovodja
- član vlakovnega osebja
- preglednik vagonov
- poveljnik ladje/voditelj čolna
- član posadke plovila
- član cestne uprave
- voznik vozila za prevoz do devet oseb iz ene od navedenih kategorij oseb, ki je zaposlen pri istem delodajalcu in osebe prevaža na delovno mesto ali z njega, ter za opravljanje praznih voženj, povezanih s takimi prevozi

** Označiti s križcem.*

Kraj, datum:

Za podjetje/urad/organizacijo (ime in podpis):

ISSN 1977-1045 (elektronska različica)
ISSN 1725-5244 (tiskana različica)



Urad za publikacije Evropske unije
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

SL