

## IV

(Upplysningar)

UPPLYSNINGAR FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER, BYRÅER  
OCH ORGAN

## EUROPEISKA KOMMISSIONEN

## MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

**om genomförandet av gröna körfält enligt riktlinjerna för gränsförvaltningsåtgärder för att skydda  
folkhälsan och säkerställa tillgången på varor och viktiga tjänster**

(2020/C 96 I/01)

**Sammanfattning**

- I riktlinjerna för gränsförvaltningsåtgärder för att skydda folkhälsan och säkerställa tillgången på varor och viktiga tjänster <sup>(1)</sup> som antogs av Europeiska kommissionen den 16 mars 2020 betonas principen att alla EU:s inre gränser bör vara öppna för godstransport och att leveranskedjorna för viktiga produkter måste garanteras. För ett fritt varuflöde, särskilt i nödsituationer och i allas intresse, krävs det att medlemsstaterna respekterar och följer riktlinjerna fullt ut vid alla gränsövergångar vid de inre gränserna. Detta dokument är avsett att hjälpa medlemsstaterna att genomföra riktlinjerna vad gäller gröna körfält. Avsikten är att få till stånd en samarbetsprocess i hela EU för att se till att all godstransport, inklusive men inte begränsat till viktiga varor som livsmedel och läkemedel, snabbt når sin destination utan dröjsmål.
  - För att bibehålla en obruten leveranskedja i hela EU och se till att den inre marknaden för varor fungerar, uppmanas medlemsstaterna att, i de fall där inre gränskontroller finns eller har införts, omedelbart utse alla relevanta inre gränsövergångsställen i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och ytterligare gränsövergångsställen i den utsträckning som anses nödvändig, som "gröna gränsövergångar" för marktransport (väg och järnväg), sjötransport och lufttransport.
  - Att passera dessa "gröna gränsövergångar" bör inte ta mer än 15 minuter vid inre landgränser, inklusive alla kontroller och all hälsoscreening av transportarbetare. De "gröna gränsövergångarna" bör vara öppna för alla godstransportfordon, oavsett vilka varor de transporterar.
  - Medlemsstaterna bör omedelbart vidta åtgärder för att tillfälligt upphäva alla typer av restriktioner för tillträde till vägar på deras territorium (helgförbud, nattförbud, sektoriella förbud osv.) för godstransporter på väg och för nödvändig fri rörlighet för transportarbetare.
  - Transportarbetare, oavsett nationalitet och bosättningsort, bör tillåtas passera inre gränser. Restriktioner såsom reserestriktioner och obligatorisk karantän för transportarbetare bör tas bort, utan att det påverkar de behöriga myndigheternas möjlighet att vidta proportionella och särskilt anpassade åtgärder för att minimera risken för smittspridning.
1. Covid-19-utbrottet har en allvarlig negativ inverkan på europeisk transport och rörlighet. De europeiska leveranskedjorna upprätthålls genom ett omfattande nät av godstransporttjänster, innefattande alla transportsätt. Fortsatta och oavbrutna land-, sjö- och flygfraktstjänster är av central strategisk betydelse för hela EU. De landbaserade leveranskedjorna, särskilt vägtransporter, som i dag står för 75 % av godstransporterna, har drabbats särskilt hårt av införandet av inreseförbud vid de inre landgränserna och/eller restriktioner för yrkeschaufförer vad gäller tillträdet till vissa medlemsstater. Väntetiderna de senaste dagarna vid vissa inre EU-gränser har varit mer än 24 timmar, till och med för medicinska produkter.

(<sup>1</sup>) [https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20200316\\_covid-19-guidelines-for-border-management.pdf](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. I detta meddelande uppmanas medlemsstaterna att genomföra riktlinjerna för gränsförvaltning fullt ut för alla godstransporter inom EU <sup>(?)</sup>, och de ges vidare särskild vägledning för hur punkterna 1–6, 8, 10, 11, 19 och 22 i riktlinjerna ska genomföras. Genom meddelandet uppmanas medlemsstaterna att införa de operativa och organisatoriska åtgärder som krävs, med beaktande av att dessa undantagsåtgärder är tillfälliga under den tid som krävs för att begränsa spridningen av Coronaviruset.

### 1. Säkerställa fortsatta flöden inom TEN-T-nätet

3. Det **transeuropeiska transportnätet** <sup>(?)</sup>, som består av de viktigaste trafiklederna för vägar, järnvägar och inre vattenvägar, och som innefattar hamnar, flygplatser och multimodala terminaler, spelar en avgörande roll för att garantera rörligheten för varor. Att säkerställa att alla varor kan röra sig smidigt i detta nätverk är centralt för effektiva sanitära åtgärder mot pandemin, för att förvissa befolkningen om att försörjningen är tryggad och för att mildra virusets inverkan på ekonomin.
4. **Medlemsstaterna bör omedelbart genomföra följande åtgärder för att säkerställa obehindrad transport av varor inom hela TEN-T-nätet.**
5. **Alla godstransportfordon och chaufförer bör behandlas på ett icke-diskriminerande sätt**, oavsett fordonets ursprung, destination eller registreringsland eller förarens nationalitet. Medlemsstaterna bör inte göra åtskillnad mellan fordon som transporterar varor för användning inom deras territorium och fordon som endast är i transit.
6. Om det finns eller har införts kontroller vid de inre gränserna uppmanas medlemsstaterna att utse de relevanta inre gränsövergångsställena i TEN-T-nätet <sup>(\*)</sup> samt ytterligare större gränsövergångsställen i den utsträckning som behövs, som "gröna gränsövergångar".
7. Att passera dessa "gröna gränsövergångar", inklusive alla kontroller och all hälsoscreening, **bör inte ta mer än 15 minuter**. Ytterligare gränsövergångar bör öppnas, särskilt för godstransporter, om gränsövergångarna inom TEN-T-nätet blir överbelastade. De bör placeras så nära TEN-T-nätets gränsövergångar som möjligt.
8. **De "gröna gränsövergångarna" bör vara öppna för alla godstransportfordon**, inbegripet alla tunga och lätta motorfordon och i tillämpliga fall för tåg och fartyg.
9. Kommissionen inser att vissa medlemsstater vill prioritera vissa typer av godstransporter under denna kris. Med tanke på leveranskedjornas komplexa natur och behovet av att säkerställa fri rörlighet för alla varor bör emellertid **fordon som transporterar alla typer av varor kunna använda "gröna gränsövergångar"**. Kommissionen är beredd att vid behov undersöka om ytterligare åtgärder är nödvändiga för att prioritera vissa kategorier av varor, bland annat med utgångspunkt i bästa praxis på nationell nivå, men understryker att medlemsstaterna bör göra sitt yttersta för att bibehålla fri rörlighet för *alla* varor. Akuttransporter bör alltid ges företräde.
10. Vid "gröna gränsövergångar" bör **förfaranden minimeras och effektiviseras** till vad som är strikt nödvändigt. Förarna av transportfordon bör inte uppmanas att uppvisa några andra handlingar än id- och körkort och vid behov ett standardiserat intyg från arbetsgivaren (bilaga 3). Det bör godtas att handlingar inlämnas/uppvisas på elektroniskt sätt.

<sup>(?)</sup> De principer som rör transport av varor i detta meddelande gäller i tillämpliga delar för transport av avfall enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1013/2006 av den 14 juni 2006 om transport av avfall (EUT L 190, 1.7.2006, s. 1).

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

<sup>(\*)</sup> Se bilaga 1 och följande länk: TEN-T Network road internal border crossings

11. **Hälsoscreening kan utföras före eller efter den inre gränsen** beroende på tillgänglig infrastruktur, för att säkerställa att trafiken flyter. Medlemsstaterna bör samordna sig så att de genomför hälsoscreening endast på den ena sidan av gränsen för att undvika överlappningar och väntetider. Hälsoscreening bör i princip baseras på elektronisk mätning av kroppstemperatur, såvida inte andra metoder som är lika snabba men effektivare blir tillgängliga.
12. **Andra kontroller av handlingar och last** – t.ex. vägkontroller – bör minimeras och inte överskrida normala nivåer för att garantera ett fritt flöde av varor och undvika extra förseningar.
13. **Kontroller och hälsoscreening** bör genomföras på ett sätt som leder till så lite försening som möjligt och bör därför inte kräva att chaufförerna lämnar fordonen.
14. De **nationella kontaktpunkter** som inrättades efter transportministrarnas telekonferens den 18 mars bör samarbeta för att se till att de "gröna gränsövergångarna" fungerar effektivt. Kommissionen har inrättat en plattform för information om relevanta krisåtgärder på transportområdet som vidtagits av medlemsstaterna <sup>(5)</sup>.
15. När det gäller Förenade kungariket, som behandlas som medlem av EU fram till slutet av övergångsperioden, samt angränsande tredjeländer, EES-medlemmar, Schweiz, länder och ekonomier på västra Balkan samt samarbete med länder som deltar i unionens civilskyddsmekanism, särskilt de som ingår i det utvidgade TEN-T-nätet, uppmanas de respektive nationella myndigheterna att samarbeta nära med EU:s nätverk av kontaktpunkter. Detta är nödvändigt för att sammanjämka alla nödvändiga förfaranden så att flödet av alla varor säkerställs, både varor som är avsedda för dessa länder och varor i transit från en del av EU (eller denna större grupp av länder) till en annan. Kommissionen kommer också att ha ett nära samarbete med transportgemenskapens ständiga sekretariat för att underlätta samordning och genomförande av åtgärder för EU och de sex länderna på västra Balkan. Utan att det påverkar de särskilda kontroller av varor eller transportarbetare som naturligt och vanligtvis hänger samman med övergång vid den inre marknadens, tullunionens eller Schengenområdets yttre gränser, bör medlemsstaterna i största möjliga utsträckning tillämpa vägledningen i detta meddelande.
16. Medlemsstaterna bör, på alla sina territorier, **tillfälligt upphäva alla typer av trafikbegränsningar** (helgförbud, nattförbud, sektoriella förbud osv.) för godstransporter. Ett tillfälligt stopp för dessa trafikförbud kommer att bidra till att trafiken flyter bättre.
17. Medlemsstaterna bör se till att lämpliga sanitära anläggningar och livsmedel/servering finns att tillgå för transportarbetare på de viktigaste transportlederna. Eftersom inkvarteringsmöjligheter troligtvis kommer att saknas längs transportlederna, och för att begränsa exponeringen för smitta, bör medlemsstaterna överväga brådskande undantag, i enlighet med artikel 14 i Förordning (EG) nr 561/2006 <sup>(6)</sup>, från förbudet mot att transportarbetare tillbringar viloperioder i förarutrymmet. För perioder som överstiger 30 dagar kommer kommissionen, mot bakgrund en situation där problemen kvarstår, att godkänna en medlemsstats begäran om tillstånd att förlänga sådana undantag.
18. Kommissionen uppmanar medlemsstaterna att inrätta säkra **transitkorridorer** för att göra det möjligt för privata chaufförer och deras passagerare, såsom hälso- och sjukvårdspersonal och transportarbetare, samt EU-medborgare som repatrieras, oavsett nationalitet, att direkt och på ett prioriterat sätt passera genom landet i varje riktning som behövs längs TEN-T-nätet, samtidigt som behovet av att hålla sig strikt på den angivna rutten respekteras och de nödvändiga minimipauserna för vila tas. Medlemsstaterna bör se till att de har minst en flygplats som kan användas för repatriering och internationella humanitära flygningar.

<sup>(5)</sup> [https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response\\_en](https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en); kontakt: EU-COVID-TRANSPORT@ec.europa.eu

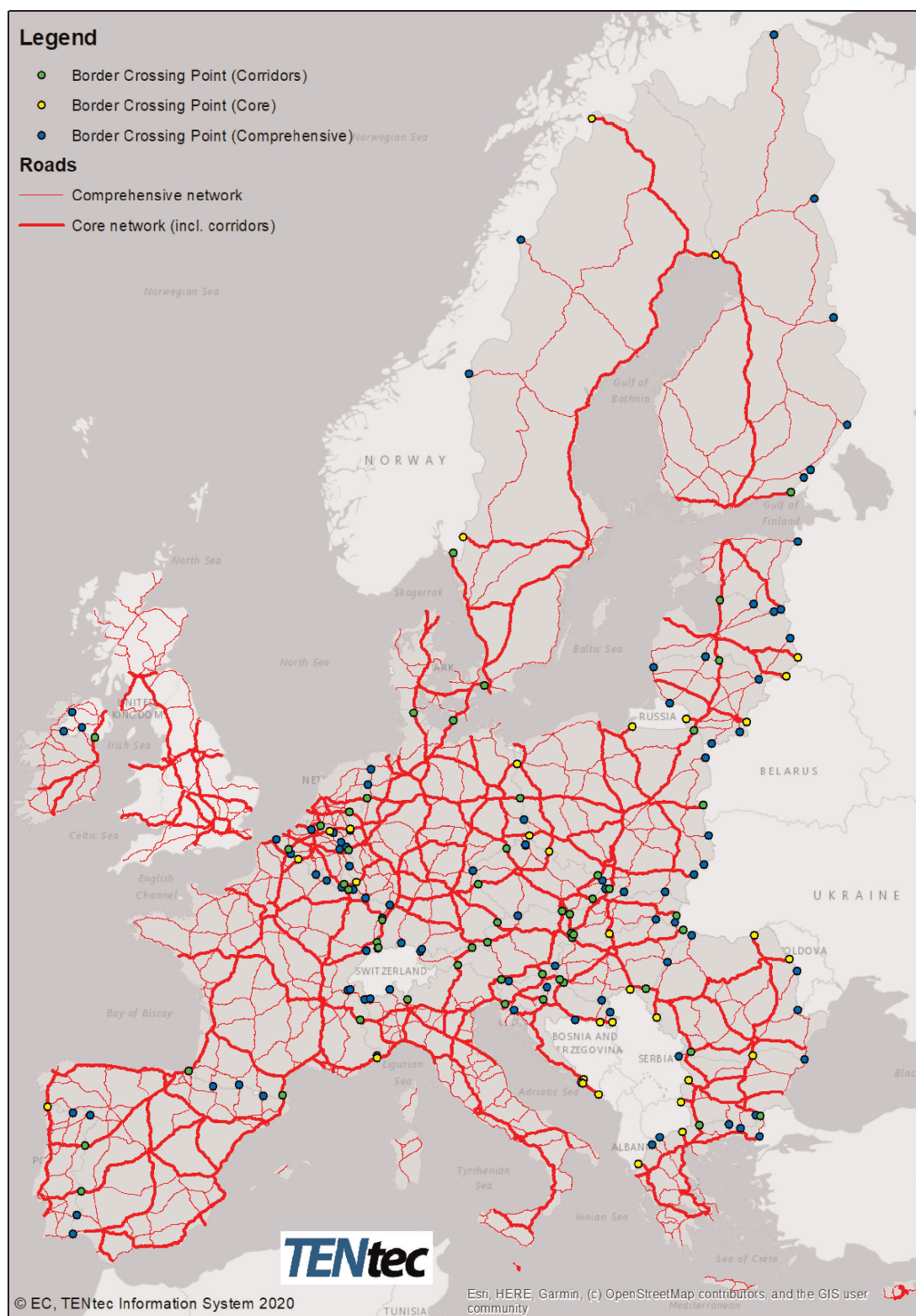
<sup>(6)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85, EUT L 102, 11.4.2006, s. 1.

## 2. Bättre anpassning av tillämpningen av reglerna för transportarbetare

19. Som en del av den övergripande insatsen för att upprätthålla viktiga transportflöden bör medlemsstaterna också vidta åtgärder för att säkerställa fri rörlighet inom EU för alla arbetstagare som sysslar med internationella transporter inom alla transportsätt, såsom chaufförer, sjöfolk, piloter, besättning, vagninspektörer, underhållsarbetare osv.
  20. I synnerhet bör **regler om t.ex. reserestriktioner och obligatorisk karantän för transportarbetare som inte uppvisar symtom frångås**, dock utan hinder för de behöriga myndigheterna från att vidta proportionella och särskilt anpassade åtgärder för att minimera risken för spridning. Medlemsstaterna bör t.ex. avstå från krav på att det ska vara obligatoriskt för transportarbetare som inte uppvisar symptom att uppvisa läkarintyg för att bevisa att de är friska. Sådana krav skulle vara oproportionerliga och av begränsat värde, med tanke på att personen kan få en symptomfri infektion efter utfärdandet av ett sådant intyg, och eftersom tillgången till läkare redan är begränsad på grund av utbrottet av covid-19.
  21. Arbetstagare bör inte hindras från att passera en inre gräns för att utföra transporter: **internationellt erkända intyg om yrkeskunnande bör anses tillräckliga för att bevisa att en arbetstagare är verksam inom internationella transporter**. Dessa intyg bör under covid-19-utbrottet tillfälligt anses vara giltiga för en rimlig period efter det att de har upphört att gälla.
  22. Vid behov, t.ex. om ett internationellt erkänt intyg om yrkeskunnande saknas (för t.ex. skåpbilsförare) eller om intyget har upphört att gälla, får medlemsstaterna kräva en skrivelse från arbetsgivaren som fastställer arbetstagarens ärliga uppsåt, tillsammans med lämpliga identitetshandlingar, så att arbetstagaren kan passera den inre gränsen i samband med sin yrkesutövning. Kommissionen bistår denna process genom att tillhandahålla en standardmall för skrivelsen (bilaga 3).
  23. Hälsoscreening av transportarbetare bör, om de bedöms nödvändiga av de nationella myndigheterna, i princip bygga på elektronisk mätning av kroppstemperatur. Temperaturkontroller av förare bör normalt inte utföras mer än tre gånger under samma dag. Om transportarbetaren har feber och gränsmyndigheterna anser att han/hon inte bör tillåtas att fortsätta resan bör vederbörande få tillgång till lämplig hälso- och sjukvård. Den berörda medlemsstaten bör tillhandahålla lämpliga anläggningar för tillfällig uppställning av fordon fram till dess att ersättande förare anländer.
  24. Kommissionen rekommenderar också att åtgärder vidtas för att förbättra hygien vid flygplatser, hamnar, järnvägsstationer och andra knutpunkter för marktransport. Det bör övervägas att utse prioriterad personal vid transportknutpunkterna och införa åtgärder för desinfektion osv. Rekommendationer för att säkerställa transportarbetarnas säkerhet, bl.a. de som anges i bilaga 2, bör följas.
  25. För att säkerställa ett fortsatt flöde av varor och material, särskilt färska och viktiga livsmedel, levande djur och foder, insatsvaror i jordbruket, läkemedel inbegripet veterinärmedicinska läkemedel, personlig skyddsutrustning, ämnen av mänskligt ursprung samt insatsvaror för produktion och underhåll inom industrin, bör transportarbetare och aktörer som tillhandahåller kritiska och viktiga tjänster inom leveranskedjan inom alla transportslag betraktas som en av de prioriterade grupperna – efter det att rent medicinska behov tillgodosetts – när det gäller distribution och tilldelning av personlig skyddsutrustning såsom desinficeringsmedel och handskar.
  26. För transportarbetare vars avtal har upphört bör medlemsstaterna samarbeta för att underlätta hemtransport och ge dem det stöd de behöver för att komma hem.
  27. Alla ovannämnda principer bör också gälla för tredjelandsmedborgare som utför ett viktigt arbete för att tillhandahålla fri rörlighet för varor inom och till EU.
-

## BILAGA 1

## TEN-T-nätverkets väggränsövergångsställen\*



\*Teckenförklaring: Grön: gränsövergångsställe inom korridor, gul: gränsövergångsställe inom stomnät, blå: gränsövergångsställe inom övergripande nät, tunn röd linje: övergripande nät, tjock röd linje: stomnät, inbegripet korridorer.

## BILAGA 2

**Rekommendationer för chaufförer, berörda transportföretag och behöriga offentliga myndigheter som är verksamma inom godstransporter, till följd av utbrottet av covid-19**

Dessa rekommendationer påverkar inte behovet av att följa särskilda bestämmelser om hygien, minskade sociala kontakter eller andra bestämmelser som nationella myndigheter infört på sina respektive territorier.

- Minskade sociala kontakter bör vara regeln och chaufförer bör så långt möjligt undvika att lämna lastbilen för social interaktion.
- Arbetsgivarna bör förse chaufförerna med desinfektionsgel och tvål.
- Arbetsgivarna bör informera chaufförerna om rekommendationerna i denna bilaga.
- Användning av digitala dokument bör uppmuntras och arbetsgivarna bör göra sitt yttersta för att skicka in handlingar i förväg till företag när de vet att dessa dokument kan efterfrågas vid lastnings- och lossningsställen.
- När det inte är möjligt att undvika social interaktion bör chaufförerna bära lämplig skyddsutrustning, t.ex. handskar.
- Lastbilens förarhytt bör desinficeras mellan varje ny användning (t.ex. när fordonet körs av en annan förare eller personal vid en trafikknutpunkt).

**Lastnings- och lossningsplatser**

- Chaufförerna bör i möjligaste mån stanna kvar i förarhytten på lastnings- och lossningsplatser.
- Lastnings- och lossningsverksamhet bör i möjligaste mån utföras av den lokala personalen vid det företag som tar emot/skickar varorna. När det krävs att chaufförerna övervakar denna verksamhet bör de hålla sig på ett minsta säkerhetsavstånd från övrig personal och bära tillgängligt skyddsmaterial, t.ex. handskar.
- Alla handlingar som rör transporten bör skickas elektroniskt av företaget i förväg när så är möjligt. Om fysiska handlingar utväxlas vid en eller flera lastnings- eller lossningsplatser rekommenderas att chaufförerna/personalen använder handskar eller bakteriedödande gel eller tvättar händerna med tvål och vatten omedelbart därefter.

**Raster och viloperioder**

- Chaufförer bör undvika sociala kontakter under raster och viloperioder på väg. Det rekommenderas att man undviker nära kontakter med andra människor (chaufförer, parkeringspersonal osv.).
- Måltider bör i möjligaste mån intas i det fria på avstånd från andra personer, eller i lastbilens förarhytt. Om det serveras mat vid rastplatserna rekommenderas att chaufförerna inte äter på restaurangen/kafeterian utan istället beställer mat för avhämtning, för att hålla sig på avstånd från andra människor.

**Kontroller och köer vid gränserna**

- Chaufförer ska i regel inte behöva lämna förarhytten i samband med kontroller.
  - Vid kontroll av handlingar ska pappershandlingar utväxlas så att man håller ett minsta säkerhetsavstånd. När chaufförer måste fylla i handlingar bör de nationella kontrolltjänstemännen låta dem fylla i dem i förarhytten.
  - Vid utbyte eller kontroll av fysiska handlingar rekommenderas att man använder bakteriedödande gel eller tvättar händerna med vatten och tvål när så är möjligt. Det rekommenderas att chaufförerna/personalen använder handskar eller bakteriedödande gel eller tvättar händerna med tvål och vatten omedelbart därefter.
-

## BILAGA 3

## Mall för intyg för arbetstagare som utför internationella transporter



## Intyg för arbetstagare som utför internationella transporter

**Härmed bekräftas att**

För- och efternamn:

Födelsedatum:

Bostadsort:

**utför verksamhet inom internationella transporter i egenskap av\***

- förare av tung lastbil
- busschaufför
- medlem av besättningen i ett flygplan inom det allmänna transportväsendet
- lokförare
- tågpersonal
- vagnsinspektör
- fartygskapten/ befälhavare
- medlem av fartygsbesättning
- anställd av en vägmyndighet
- förare av ett fordon för upp till 9 personer som transporterar någon av ovanstående kategorier av personer, som är anställda hos samma arbetsgivare och transporterar dem till eller från arbetsplatsen, samt utför resor utan passagerare i samband med sådana transporter.

*\* Kryssa för*

Ort och datum:

**För företaget/kontoret/organisationen (namn och underskrift):**  
  

---