

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN****Riktlinjer om att gradvis återställa transporttjänster och kommunikationer – COVID-19**

(2020/C 169/02)

**I. Inledning**

1. Utbrottet av covid-19 har stor inverkan på transporter och kommunikationer i EU. Åtgärderna för att begränsa utbrottet har lett till en dramatisk minskning i transporter, särskilt persontransporterna <sup>(1)</sup>. Godsflödena har inte påverkats lika mycket, delvis tack vare EU:s gemensamma insatser för att säkerställa att godstransporterna hålls igång, även om de har minskat på grund av en nedgång i den ekonomiska aktiviteten och avbrott i leveranskedjorna.
2. Kommissionen har utfärdat vägledning om restriktioner för icke nödvändiga resor <sup>(2)</sup> och lagt fram åtgärder särskilt för transporter, bland annat riktlinjer för gränsförvaltningsåtgärder <sup>(3)</sup>, för genomförande av gröna körfält för godstransport <sup>(4)</sup>, för underlättande av flygfrakt <sup>(5)</sup>, för sjöfolk, passagerare och andra personer ombord på fartyg <sup>(6)</sup>. Kommissionen har erbjudit vägledning om hur man bäst skyddar transportanställda och passagerare, samtidigt som man håller igång godstransporterna.
3. Så länge restriktioner för personers rörlighet finns kvar och även fraktflödena kan påverkas, bör dessa åtgärder och rekommendationer om varuflöden, rörlighet för anställda inom kritiska yrken <sup>(7)</sup>, transitering och hemtransporter av passagerare och besättningar fortsätta att tillämpas enhetligt och samordnat av alla medlemsstater. Medlemsstaterna bör fortsätta att använda nätverket av nationella kontaktpunkter inom transport för covid-19-åtgärder som samordnas av kommissionen.
4. När folkhälsosituationen börjar förbättras är det viktigt att transporttjänsterna och kommunikationerna gradvis återställs inom gränserna för vad den epidemiologiska situationen tillåter, eftersom de är viktiga för EU:s ekonomi och världsekonomin och grundläggande inslag i EU-medborgarnas vardag.
5. Den 15 april 2020 lade Europeiska kommissionen, i samarbete med ordföranden för Europeiska rådet, fram en gemensam europeisk färdplan <sup>(8)</sup> med rekommendationer om lättnad av åtgärderna mot Covid-19. I den gemensamma europeiska färdplanen angavs att kommissionen även skulle ”lägga fram mer detaljerade riktlinjer om att gradvis återställa transporttjänster, samfärdsel och fri rörlighet så snart hälsosituationen tillåter det, även med beaktande av reseplanering inför sommarsemestern”.

<sup>(1)</sup> Till exempel cirka 90 % minskning inom flygtrafiken jämfört med för ett år sedan (källa: Eurocontrol), 85 % minskning inom fjärrpersontrafik på järnväg, 80 % minskning på regional persontrafik på järnväg (inklusive förorter), nästan helt avstannad internationell persontrafik på järnväg (Källa: CER), över 90 % minskning för kryssningsfartyg och passagerarfartyg i mitten av april jämfört med för ett år sedan (källa: Emsa).

<sup>(2)</sup> COM (2020) 115 final, COM (2020) 148 final, och C (2020) 2050 final (EUT C 102I, 30.3.2020, s. 12).

<sup>(3)</sup> C(2020) 1753 final (EUT C 86I, 16.3.2020, s. 1).

<sup>(4)</sup> C(2020) 1897 final (EUT C 96I, 24.3.2020, s. 1).

<sup>(5)</sup> C(2020) 2010 final (EUT C 100I, 27.3.2020, s. 1).

<sup>(6)</sup> C(2020) 3100 final (EUT C 119, 14.4.2020, s. 1).

<sup>(7)</sup> C(2020) 2051 final (EUT C 102I, 30.3.2020, s. 12).

<sup>(8)</sup> En gemensam europeisk färdplan i riktning mot att lätta på åtgärderna mot covid-19 (EUT C 126, 17.4.2020, s. 1).

6. Medborgarnas hälsa, inbegripet de transportanställdas och passagerarnas, förblir den viktigaste prioriteringen. Särskild hänsyn bör tas till utsatta befolkningsgrupper, såsom äldre och personer med underliggande sjukdomar, med full respekt för deras privatliv. En lättnad av rese- och driftsrestriktionerna bör därför ske gradvis för att skydda hälsan och säkerställa att transportsystem och transporttjänster, och andra relaterade system (t.ex. gränskontroller vid de yttre gränserna), kan återanpassas till högre frakt- och passagerarvolym. Detta bör åtföljas av ständigt uppdaterade informationskampanjer för att se till att resenärerna när de planerar och genomför resor är helt och hållet medvetna om situationen, och därmed också om sitt individuella ansvar att följa hälsorekommendationerna när de reser.
7. Det gradvisa återställandet av transporttjänster och kommunikationer kommer att vara helt beroende av hanteringen av reserestriktioner, epidemiologiska bedömningar och medicinsk rådgivning om nödvändiga hälsorelaterade och sanitära skydds- och försiktighetsåtgärder. Dessa EU-riktlinjer om att gradvis återställa transporttjänster och kommunikationer påverkar därför inte och bör förbli helt och hållet anpassade till och förenliga med denna politik, och genomförs inom ramen för den gemensamma europeiska färdplanen.
8. De utgör en gemensam ram för att stödja myndigheter, intressenter, arbetsmarknadens parter och företag som är verksamma inom transportsektorn under det gradvisa återställandet av kommunikationerna. Riktlinjerna består av allmänna principer som är tillämpliga på alla transporttjänster och särskilda rekommendationer utformade för att hantera varje transportsätts egenskaper och vara realistiska och praktiskt genomförbara. De syftar till att ge ytterligare vägledning om hur man gradvis kan återställa transporttjänster, kommunikationer och fri rörlighet så snart hälsosituationen tillåter det, och samtidigt skydda de transportanställdas och passagerarnas hälsa. De bör tillämpas på transporter inom och mellan medlemsstaterna. Med hänsyn till transporternas gränsöverskridande karaktär bör dessa riktlinjer tillämpas på lämpligt sätt på transporttjänster mellan medlemsstater och tredjeländer så snart som den epidemiologiska situationen medger det.
9. Utbrottet av covid-19 har påverkat hela EU, men dess konsekvenser skiljer sig åt mellan olika medlemsstater, regioner och områden. För att återupprätta kommunikationerna i hela EU på ett sätt som är säkert för alla inblandade, och för att återställa allmänhetens förtroende för transporttjänster, skulle medlemsstaterna och EU:s institutioner och byråer behöva samarbeta nära. En helt riskfri miljö för resande är inte genomförbart, liksom för all annan verksamhet, men riskerna bör minimeras så mycket som möjligt under utbrottets hela varaktighet. Fram till dess att ett effektivt vaccin är utvecklat och allmänt tillgängligt är en andra våg av infektioner eller kluster av utbrott fortfarande möjliga. Därför bör det fastställas lämpliga planer för ett eventuellt återinförande av åtgärder, om så behövs.
10. Med tanke på den globala karaktären hos utbrottet av covid-19 och den internationella karaktären hos transporttjänsterna är det nödvändigt med en ram för ömsesidigt accepterande av folkhälsosituationen och befintliga åtgärder mellan länder, regioner och områden, även mellan medlemsstaterna och mellan EU och tredjeländer, för att gradvis, snabbt och säkert återställa de europeiska, och även de globala, transportsystemen. De behöriga myndigheterna i EU bör i detta sammanhang samarbeta i så hög grad som möjligt med tredjeländer och internationella organisationer <sup>(9)</sup>. Åtgärderna behöver därför i så stor utsträckning som möjligt anpassas till sina mål och effekter och erkännas som likvärdiga.
11. Såsom nämns i den gemensamma europeiska färdplanen är dessa riktlinjer också relevanta med tanke på de kommande sommarsemestrarna och planeringen av därmed sammanhängande researrangemang. Turismen är en viktig sektor i EU:s ekonomi och är till sin natur knuten till transporter och resor och beroende av tillgången till persontransporttjänster som är en förutsättning för och i grunden möjliggör turism. Därför är det avgörande att snabbt återställa tillräckliga kommunikationer för att möjliggöra en gradvis återkomst för turismen.

<sup>(9)</sup> T.ex. Internationella sjöfartsorganisationen, Internationella arbetsorganisationen, Internationella civila luftfartsorganisationen och transportgemenskapens ständiga sekretariat.

## II. Principer för ett säkert och gradvist återställande av passagerartransporterna

### a) Allmänna principer för att återställa kommunikationerna

12. Ett gradvist återupptagande av transporttjänsterna inom alla transportslag bör prioriteras, med förbehåll för att det i praktiken vidtas proportionella och effektiva åtgärder för att skydda de transportanställdas och passagerarnas hälsa. Dessa åtgärder bör vara i linje med de allmänna kriterier, principer och rekommendationer som fastställs i den gemensamma europeiska färdplanen, särskilt med avseende på den epidemiologiska situationen och politiken när det gäller gränskontroller, restriktioner för rörlighet och reserestriktioner.
13. I enlighet med detta bör sådana åtgärder som kan begränsa transporterna, inbegripet skyddsåtgärder och förebyggande åtgärder som är hälsorelaterade, även i fortsättningen begränsas, i fråga om omfattning och varaktighet, till vad som är nödvändigt för att skydda folkhälsan. Förutom att vara proportionerliga bör alla åtgärder vara vederbörligen motiverade, transparenta, relevanta, transportslagsspecifika och icke-diskriminerande och upprätthålla lika villkor på hela den inre marknaden. Medlemsstaterna måste säkerställa att dessa åtgärder överensstämmer med reglerna för statligt stöd och alla andra delar av EU-lagstiftningen.
14. Åtgärderna bör övervakas kontinuerligt så att de vid behov kan utvärderas och anpassas, med beaktande av all relevant sakkunskap och alla relevanta faktorer, så att de står i proportion till de rådande folkhälsobehoven. Allt eftersom nya och effektivare lösningar blir tillgängliga bör användningen av dem prioriteras, så att mindre effektiva eller mer betungande åtgärder kan upphävas, Principen om kostnadseffektivitet bör respekteras. Detta innebär att om det finns flera tillgängliga alternativa lösningar med jämförbara effekter när det gäller att trygga de transportanställdas och passagerarnas hälsa, bör det billigaste alternativet föredras.
15. För att skydda och återupprätta den fulla funktionen hos den inre marknaden, tillhandahållandet av transporttjänster över gränserna, full verkan hos hälsorelaterade åtgärder och allmänhetens förtroende bör medlemsstaterna vidta åtgärder på ett samordnat och samarbetsinriktat sätt. Medlemsstaternas beslut om lättnad av covid-19-relaterade reserestriktioner bör fattas på grundval av kommissionens riktlinjer om de inre gränserna av den 13 maj 2020 <sup>(10)</sup>. De bör anmälas till kommissionen och till alla medlemsstater. Kommissionen är redo att samordna lättnaden av restriktionerna och återställandet av transporttjänsterna via nätverket av nationella kontaktpunkter.
16. Detta kräver också en samordnad strategi tillsammans med EU:s grannländer, men också mer avlägset belägna länder. Samordningskanalerna har redan utvidgats, till exempel på västra Balkan, till respektive nationella myndigheter som har ett nära samarbete med EU-nätverket av nationella kontaktpunkter inom transport. Det gemensamma målet är att säkerställa tillhandahållandet av transporttjänster och kommunikationer.
17. I enlighet med de ovannämnda principerna om att åtgärderna bör vara proportionerliga och transportslags-specifika bör säkra mobilitetsalternativ identifieras i stället för allmänna förbud som leder till att transporttjänsterna inom EU förlamas. Ett exempel skulle kunna vara utökad och regelbunden städning, sanering och lämplig ventilation i knutpunkter för transporter och fordon <sup>(11)</sup>, i stället för att helt förbjuda de berörda transporttjänsterna. Genom detta tillvägagångssätt skulle det gå att fokusera på riskerna och samtidigt möjliggöra en gradvis återgång till normala ekonomiska och dagliga verksamheter. Ett nära samarbete mellan hälso- och sjukvårdsmyndigheter och transportmyndigheter samt viktiga intressenter kommer att vara avgörande i detta avseende.

<sup>(10)</sup> Kommissionens meddelande av den 13 maj 2020 *Med sikte på ett stegvist och samordnat återställande av den fria rörligheten och avskaffande av kontrollerna vid de inre gränserna – Covid-19*.

<sup>(11)</sup> I detta meddelande avses med *fordon* alla typer av fordon, inklusive bilar, lastbilar, bussar, långfärdsbussar, tåg, flygplan, fartyg, skepp, båtar, färjor osv., beroende på vad som är relevant i sammanhanget.

18. Godstransporterna bör garanteras även i fortsättningen för att säkerställa att försörjningskedjorna fungerar. I den gemensamma europeiska färdplanen angavs att "under övergångsfasen bör insatserna för att bibehålla ett obehindrat flöde av varor och för att säkra leveranskedjor förstärkas". Med utgångspunkt i dagens kontroller på upp till 15 minuter för passage av gröna gränsövergångar bör kontrollerna gradvis lättas på ett samordnat sätt med hjälp av etablerade samordningskanaler såsom de nationella kontaktpunkterna inom transport för covid-19 och den integrerade politiska krishanteringen (IPCR), för att som slutmål möjliggöra för alla godstransportfordon och varor att passera de inre gränserna på samma sätt som innan de Covid-19-relaterade restriktionerna infördes. När trafiken ökar igen bör särskild uppmärksamhet ägnas åt den roll de multimodala knutpunkterna, till exempel hamnar och containerterminaler, spelar för att stödja de gröna körfälten. Samtliga transportslag, inklusive inre vattenvägar och järnväg, bör utnyttjas på bästa sätt för att garantera fungerande leveranskedjor. Det är viktigt att säkerställa att viktiga transportanställda ges fri och obehindrad rörlighet, och det bör därför övervägas om de ska ges tillträde till snabbfiler vid transportknutpunkter. Under den gradvisa övergången bör, på grundval av de offentliga hälsovårdsmyndigheters rekommendationer, hälsokontrollerna gradvis minskas, systematiska karantänerna (dvs. som tillämpas oberoende av symptom eller testresultat) hävas, konvojer avskaffas, körförbud eventuellt återinföras om trafikflödet tillåter det, och ytterligare undantag från bestämmelserna om kör- och vilotider efter slutet av maj 2020 bli mer harmoniserade och begränsas till vad som är absolut nödvändigt, för att gradvis återinföra enhetliga och lätt genomförbara EU-regler.
19. Så snart folkhälsosituationen tillåter det bör restriktionerna för individuella transporter (t.ex. bil, motorcykel och cykel) lättas. Genom att lätta på restriktionerna blir det möjligt att på ett tidigt stadium återupprätta mobiliteten, särskilt på lokal och regional nivå (t.ex. tillåta att människor gör längre resor och färdas snabbare på lokal nivå eller inom en medlemsstat). Lättnaden av dessa restriktioner för att underlätta individuella transporter bör även i fortsättningen anpassas till de övergripande åtgärder för distansering och förebyggande åtgärder som krävs eller rekommenderas av varje medlemsstat.
20. Samtidigt bör tillgången till säkra kollektivtrafikalternativ ökas i linje med den gradvisa lättnaden av isoleringsåtgärderna, för att erbjuda alla medborgare mobilitetsalternativ. Detta bör genomföras och kommuniceras på ett sätt som bidrar till att återupprätta passagerarnas tillit till och förtroende för kollektivtrafiken som ett säkert transportsätt att använda.
21. Det bör säkerställas att transportföretag och tjänsteleverantörer som tillhandahåller likvärdiga tjänster på samma sträcka omfattas av likvärdiga åtgärder. Målet bör vara att ge passagerarna samma nivå av säkerhet, klarhet och förutsägbarhet, undvika diskriminering och upprätthålla lika villkor.
22. För att säkerställa att åtgärder vid avgång och ankomst i fråga om alla transportslag är jämförbara, så att man undviker att resandet blir antingen alltför betungande eller till och med omöjligt, är det viktigt att se till att likvärdiga åtgärder, som bygger på gemensamma principer och som var och en på ett lämpligt sätt mildrar de relevanta hälsoriskerna, godkänns ömsesidigt på avrese- och ankomstpunkten. Samordningen mellan medlemsstaterna och med länder utanför EU bör underlätta detta.
23. För att möjliggöra en bättre underbyggd reseplanering skulle transportföretagen och tjänsteleverantörerna kunna lämna information om den genomsnittliga passagerartätheten för särskilda förbindelser eller restider. Det kommer att vara särskilt viktigt för tjänster utan platsreservation och för lokal kollektivtrafik. Sådan information kan göras tillgänglig online eller genom särskilda mobilappar.
24. Mobilitet i städer håller redan på att omprövas i flera medlemsstater, regioner och städer, t.ex. utvidgning av trottoarer och cykelbanor, anpassning av tidtabeller och utveckling av innovativ teknik för hantering av passagerarflöden och undvikande av trängsel. Kommissionen uppmuntrar och stöder utvecklingen och genomförandet av nya lösningar och åtgärder för mobilitet i städer för att underlätta aktiv, gemensam och delad mobilitet på ett säkert sätt och för att säkerställa förtroendet hos medborgarna.
25. Vid behov bör tydliga regler för transportföretagens och tjänsteleverantörernas rättigheter och skyldigheter gälla, till exempel om transportföretagen är ansvariga för att säkerställa distansering eller vägra tillgång till en transportknutpunkt eller ett transportfordon om ansiktsmask saknas eller om ett visst högsta antal passagerare överskrids, bör den rättsliga ram som ger dem behörighet att införa dessa åtgärder tydligt definieras.

b) *Skydda de transportanställda*

26. De anställda inom alla transportslag har spelat en avgörande roll i krisen genom att leverera gods, bidra till fungerande försörjningskedjor, ombesörja hemtransporter av EU-medborgare och transportera viktiga anställda till deras arbetsplatser, även när detta innebar ökad risk för deras hälsa och välbefinnande. Transportknutpunkter, leverantörer av transporttjänster och transportföretag bör tillämpa principerna för driftskontinuitet för att säkerställa kontinuerlig säker drift i samråd med arbetsmarknadens parter. Detta innebär också att transportanställda på lämpligt sätt bör samrådas med, utrustas, utbildas och instrueras om hur de ska utföra sina uppgifter, samtidigt som hälsoriskerna för dem själva och deras familjer, samt för deras medarbetare och för passagerarna, minimeras. Detta bör omfatta information om hur de på lämpligt sätt använder skyddsutrustning, fortsätter med hygienåtgärder och minimerar onödiga kontakter med andra, och även i den mån det är möjligt upptäcker möjliga infektioner.
27. Transportanställda som på grund av sina arbetsuppgifter är skyldiga att ha en hög grad av interaktion med andra (t.ex. flygbesättningar, personal som utför säkerhetskontroller på flygplatser och i hamnar, biljettkontrollanter, buss- och skåpbilsförare, besättningar på passagerarfartyg, lotsar, personal som tillhandahåller assistans till passagerare, inbegripet personer med funktionshinder och nedsatt rörlighet) bör få lämplig personlig skyddsutrustning av sin arbetsgivare, i enlighet med vad som beskrivs nedan. Det bör säkerställas att sådan utrustning byts regelbundet vid behov och bortskaffas på ett säkert sätt. Allmän vägledning för arbetsgivare om återgång till arbetsplatsen efter covid-19 har publicerats av Europeiska arbetsmiljöbyrån och innehåller användbar information om specifika sektorer, inbegripet transportsektorn <sup>(12)</sup>.

c) *Att skydda passagerare*

28. I fråga om all kollektivtrafik bör man vidta rimliga åtgärder för att begränsa kontakten mellan transportanställda och passagerare, samt mellan passagerare. Om det är möjligt bör man tillämpa distansering mellan passagerare om det övergripande hälsoläget kräver det. Man bör även använda andra åtgärder för att minska risken för infektioner, exempelvis följande:
- Att transportanställda använder personlig skyddsutrustning (masker, handskar, etc.).
  - Att man, om det är möjligt, minskar passagerartätheten i kollektivtrafiken och i väntutrymmen (att transporttjänsterna drivs med nedsatt kapacitet kan kompenseras exempelvis genom tillfälliga allmänna trafikplikt i enlighet med tillämpliga EU-regler <sup>(13)</sup>).
  - Att man behåller eller sätter upp skydd vid transportknutpunkter och i fordon (t.ex. runt chaufförer, vid biljettförsäljningsställen eller vid biljettkontroller).
  - Att man inrättar särskilda fällor eller på annat vis separerar passagerarflöden vid transportknutpunkter (t.ex. hamnar, tågstationer, busshållplatser, färjelägen, kollektivtrafikknutpunkter i städer, osv.).
  - Att man vid transportknutpunkter tar bort föremål som kan bidra till att folk samlas för tätt (t.ex. bänkar, bord) eller att man åtminstone placerar om dem så att tillräckliga avstånd hålls.
  - Att man anslår tydlig och tillgänglig information om rekommenderat beteende (t.ex. att man ofta tvättar händerna eller på annat vis rengör dem, att man håller tillräckligt avstånd) och om de särskilda åtgärder som gäller för den aktuella transportknutpunkten eller det aktuella transportslaget.

<sup>(12)</sup> Covid-19: vägledning för arbetsplatsen och covid-19: tillbaka till arbetsplatsen – anpassning av arbetsplatser och skydd av arbetstagare, [https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:\\_guidance\\_for\\_the\\_workplace#See](https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_guidance_for_the_workplace#See)

<sup>(13)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EUT L 315, 3.12.2007, s. 1). Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning) (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3). Rådets förordning (EEG) 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) (EGT L 364, 12.12.1992, s. 7).

- g. Att det införs tillräckliga åtgärder vid ombordstigning och vid säkerhetskontroller (t.ex. att passagerare inte stiger ombord eller kliver av via den främre dörren, att dörrarna öppnas automatiskt, desinficering av brickor) och andra åtgärder som bidrar till att minimera kontakter (t.ex. kan man tillåta att personer vid kortare färjerutter stannar i bilen eller lastbilen om säkerheten i övrigt kan garanteras).
- h. Man bör prioritera transporter av äldre samt av personer med funktionsnedsättningar eller nedsatt rörlighet. Transportanställda som, i enlighet med EU-regler om passagerarrättigheter, assisterar äldre eller personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet, bör få nödvändig personlig skyddsutrustning.
29. Passagerare bör bära ansiktsmasker vid transportknutpunkter och i fordon som används i kollektivtrafik, framförallt där man inte ständigt kan följa kraven på avstånd<sup>(14)</sup>. Tillgängligt informationsmaterial för passagerare om säkert beteende (att hålla avstånd, tvätta händer, etc.) bör finnas tydligt anslagna. Instruktioner för hanteringen av potentiella infektioner i dessa anläggningar bör anslås och meddelas transportarbetare och vara lätt åtkomliga för passagerare.
30. Om fysisk distansering är svårare att upprätthålla, bör ytterligare säkerhetsåtgärder och andra åtgärder som leder till motsvarande skyddsnivåer införas. Om det finns alternativ för att nå ett resmål, bör man välja de alternativ där man kan garantera fysisk distansering, i linje med rekommendationer från hälsomyndigheter.
31. Att minska risken för infektioner vid transportknutpunkter och i alla typer av fordon bör prioriteras. Utökad och regelbunden städning och desinficering av transportknutpunkter och fordon bör ske inom alla transportslag. Handsprit bör finnas tillgängligt vid transportknutpunkter och i fordon.
32. Anläggningarna bör vara försedda med instruktioner som ska tillämpas vid transportknutpunkter som säger att personer omedelbart bör isoleras vid misstanke om covid-19-smittan ytterligare lämpliga åtgärder kan vidtas. Därför bör man inrätta särskilda säkra områden och se till att det finns personal som utbildats och försetts med lämplig personlig skyddsutrustning. Dagens sjukvårdsanläggningar och sjukvårdspersonal (t.ex. på flygplatser, i hamnar eller ombord på fartyg) bör förstärkas för att ta hand om ökade trafikvolymmer i takt med att restriktionerna lättas.
33. Elektronisk biljettförsäljning och platsreservering i förväg bör prioriteras för att undvika att resenärer samlas i särskilda områden (t.ex. vid biljettautomater och försäljningsställen) och för att bättre styra antalet tillåtna passagerare, samtidigt som man ser till att människor utan tillgång till elektroniska hjälpmedel eller som kan inte använda sådana hjälpmedel har åtkomst till biljettförsäljning. Så långt det är möjligt bör man eftersträva en kontaktlös miljö.
34. Försäljning av varor, även mat och dryck, kan begränsas i fordon. För att minska infektionsriskerna bör driftsansvariga för integrerade försäljningsställen som duty free-affärer vidta lämpliga åtgärder, till exempel att styra passagerarflöden för att garantera fysisk distansering (t.ex. genom att använda golvmärkningar, optimera layouten, eller om nödvändigt, begränsa antalet kunder, regelbundet städa och desinficera lokaler, utrustning och varor, sätta upp skydd mellan kunder och kassapersonalen, tillhandahålla tillräckligt antal punkter med handsprit i försäljningslokalen med krav på att de används, framförallt vid in- och utgångar, tillhandahålla tydlig information för kunder om lämpligt säkert beteende, och se till att butikspersonalen är lämpligt utbildad och utrustad för att ta hand om kunder och varor i enlighet med riktlinjer från hälsomyndigheter om säkert beteende under covid-19-utbrottet.

<sup>(14)</sup> "Ansiktsmasker" är en allmän term som omfattar både medicinska och icke-medicinska masker. Enligt ECDC bör användningen av icke-medicinska ansiktsmasker tillverkade av olika typer av tyg övervägas, framförallt om man måste prioritera att sjukvårdspersonalen får ansiktsmasker som personlig skyddsutrustning, på grund av leveransproblem, (<https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf>). Det ankommer på nationella hälso- och säkerhetsmyndigheter att ytterligare specificera detta i sina diskussioner med berörda parter från alla transportslag baserat på den epidemiologiska risken i det aktuella landet, tillgången på ansiktsmasker och andra överväganden. Vissa transportanställda och passagerare kan utsättas för olika risknivåer.

35. Förutom andra åtgärder som syftar till att minska infektionsrisken kan man tänka sig att passagerare på frivillig basis till exempel använder mobilappar för kontaktspårning och varning, för att upptäcka och bryta infektionskedjor och minska risken för ytterligare spridning så länge risk för spridning finns. Användning av appar för kontaktspårning bör inte vara ett krav för åtkomst till transporttjänster. Med tanke på att transporter till sin natur är gränsöverskridande, är det viktigt att se till att ovanstående åtgärder är driftskompatibla och accepteras av alla berörda. Om åtgärder för kontaktspårning används, bör de vara strikt begränsade till covid-19-utbrottet och utformas i enlighet med den gemensamma EU-verktygslådan inom nätverket för e-hälsa på mobila applikationer för att stödja kontaktspårning i EU:s kamp mot covid-19 <sup>(15)</sup>, kommissionens Vägledning om appar <sup>(16)</sup> och Europeiska dataskyddsstyrelsens riktlinjer <sup>(17)</sup>, som säkerställer högsta möjliga dataskyddsnivå.
36. Transportföretag och tjänsteleverantörer inom transportsektorn bör se till att det finns särskilda instruktioner till hands om passagerare blir sjuka eller uppvisar covid-19-symptom under eller omedelbart efter en resa eller när de befinner sig vid en transportknutpunkt. Instruktionerna bör innehålla tydligt angivna säkra områden för passagerare som uppvisar symptom, fastställda steg för hur man minimerar deras exponering mot andra passagerare och transportanställda, hur man samlar in och analyserar all relevant information om kontakt med andra passagerare och transportanställda, etc. I fråga om resor där reservering krävs, bör detta omfatta möjligheten att identifiera och varna medpassagerare som befann sig i deras närhet.

d) *Nästa steg*

37. För att återställa normala nivåer på transporttjänster och kommunikationer kommer det, i avsaknad av ett vaccin, att bli nödvändigt med en flexibel kombination av ökad användning av lämplig personlig skyddsutrustning, lämplig och säker ventilation där man undviker att inomhusluften bara cirkulerar, ökad kapacitet för frivillig kontaktspårning samt resurser för sanering.
38. På medellång och lång sikt rekommenderas att alla extraordinära åtgärder som införts under covid-19-utbrottet kontinuerligt bör övervakas, bedömas och övervägas på nytt med lämpliga tidsintervall, om inte den epidemiologiska situationen gör att de måste utvidgas, eller om åtgärderna förbättrat transportsystemen eller ökat effektiviteten.
39. Den pågående användningen av åtgärder för att begränsa spridningen, samt lättningen av dem och det stegvisa återställandet av transporttjänster och kommunikationer bör inte leda till att EU:s höga säkerhets- och skyddsnivåer sjunker, inte ens tillfälligt; detta gäller även transportanställdas hälsa och säkerhet. Det är nödvändigt att undvika att till problemen med covid-19-utbrottet lägga problem som rör transportsäkerhet och -skydd.

### III. Praktiska riktlinjer för specifika åtgärder som ska säkerställa säker passagerarbefordran inom alla transportslag i samband med covid-19-utbrottet

a) *Övergripande rekommendationer*

40. De ovannämnda principerna bör ligga till grund för den övergripande stegvisa återstarten och ökningen av passagerarbefordran inom EU inom alla transportslag vid avvecklingen av covid-19-restriktionerna och den påföljande återhämtningen. Dessa gemensamma principer bör underlätta det ömsesidiga acceptandet av vidtagna åtgärder inom EU, men även gentemot länder utanför EU, för att göra det möjligt att återuppta transporttjänsterna. Som påpekats i tidigare avsnitt bör vissa principer och åtgärder tillämpas i fråga om transportknutpunkter och fordon i alla transportslag, med specifika justeringar som beaktar omständigheter, behov och genomförbarhet för olika transportslag.
41. Dessa övergripande åtgärder omfattar i synnerhet följande:
- a. Åtminstone under de inledande faserna av lättningarna av restriktioner kan man behöva minska antalet passagerare i fordon i vissa transportslag för att se till att tillämpliga krav på fysisk distansering följs.

<sup>(15)</sup> [https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/ehealth/docs/covid-19\\_apps\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/ehealth/docs/covid-19_apps_en.pdf).

<sup>(16)</sup> Meddelande från kommissionen Vägledning om appar till stöd för kampen mot covid-19-pandemin med avseende på dataskydd (EUT C 124I, 17.4.2020, s. 1).

<sup>(17)</sup> [https://edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-042020-use-location-data-and-contact-tracing\\_en](https://edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-042020-use-location-data-and-contact-tracing_en)

- b. Frivillig användning av appar för kontaktspårning bör övervägas som en ytterligare åtgärd för att mildra riskerna.
  - c. Transportanställda bör utrustas med personlig skyddsutrustning och, där det är möjligt, avskiljas med skiljeväggar från passagerare.
  - d. Transportknutpunkter och fordon bör städas och desinficeras ofta och sophämtning bör ske oftare.
  - e. Det bör ske systematisk installation av punkter med handsprit och krav på att de ska användas när det är möjligt.
  - f. Förbättrad ventilation och filtrering av luft och, där det är lämpligt, prioritering av användning av friskluft.
  - g. Det bör finnas krav på att passagerare bär masker, framförallt där man inte ständigt kan följa kraven på avstånd.
  - h. Biljetter och information bör tillhandahållas elektroniskt och automatiskt. Elektronisk biljettförsäljning i förväg bör kraftigt uppmuntras och prioriteras, samt även avancerade förfaranden för incheckning, reservering och registrering.
  - i. Incheckning samt lastning och lossning av bagage bör organiseras så att man undviker ansamling av passagerare.
  - j. Förbeställning av ombordtjänster och måltider bör, om möjligt, underlättas vid bokningstillfället för att minska kontakter mellan personal och passagerare.
  - k. Tillgänglig information om tillämpade förfaranden för säkert beteende, samt personlig skyddsutrustning som är ett krav för passagerare, bör finnas tydligt anslagna vid knutpunkter och i fordon, och göras tillgängliga i förväg för alla resor.
42. Organisationer för intressenter, företag och tjänsteleverantörer som är verksamma inom olika transportslag bör utveckla och tillämpa tillräckliga åtgärder som är anpassade till de specifika omständigheterna hos varje transportslag. Åtgärderna bör vara i linje med de allmänna och transportslagsspecifika principer och rekommendationer som anges i dessa riktlinjer. Åtgärderna bör ses över regelbundet och, om nödvändigt, anpassas för att säkerställa att de är effektiva i fråga om att skydda transportarbetares och passagerares hälsa.
43. Dessutom bör följande åtgärder, med beaktande av specifika egenskaper och behov hos varje transportslag, tillämpas:

b) *Luftfart*

44. Inom luftfarten finns lång erfarenhet på området riskhantering inom säkerhet och skydd, och branschen är van vid att verka i en hårt styrd miljö. Att återfå passagerarnas förtroende för att luftfart är ett säkert sätt att resa kommer att vara av avgörande betydelse för att vi ska kunna ta oss ur krisen. Det kommer därför att vara viktigt att berörda parter inom luftfarten och hälsosektorn utbyter information om pågående åtgärder, samt om hur dessa åtgärder minskar riskerna. Luftfartssektorn bör se till att åtgärderna är väl synliga, samordnade och hela tiden meddelas passagerarna.
45. Arbetet för att minska risken för spridning av covid-19 bör följa de principer som används för riskhantering i fråga om säkerhet och skydd, inklusive kontroll av efterlevnad, regelbunden genomgång av hur effektiva åtgärderna är och anpassning av åtgärderna mot bakgrund av ändrade behov samt förbättrade metoder och tekniker. Det måste dock beaktas att flygplatser och lufttrafikföretag inte har tillstånd att erbjuda sjukvårdstjänster, exempelvis att fatta beslut om hälsoscreening av passagerare; sådana tjänster ska genomföras av behöriga myndigheter.
46. För att säkerställa att åtgärder vid avgång och ankomst är jämförbara och att man därigenom undviker att resandet blir alltför komplicerat eller till och med omöjligt, är det synnerligen viktigt att säkerställa att likvärdiga åtgärder, som baseras på delade principer och att varje åtgärd på ett adekvat sätt mildrar relevanta hälsorisker, accepteras av bägge parter vid avgångs- och ankomstflygplatserna. För att underlätta detta är det en god idé att utveckla konkreta kriterier som bör omsättas i ett internationellt erkänt tillvägagångssätt. Att använda motsvarande standarder och tillämpa reciprocitet i fråga om åtgärder och deras accepterande kan vara viktiga för att återstarta luftfarten inom EU och globalt. Det är därför viktigt med nära samarbete med länder utanför EU och internationella partner, till exempel Icao.

47. I samarbete med kommissionen, Europeiska centrumet för förebyggande och kontroll av sjukdomar (ECDC) och behöriga myndigheter kommer Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa) under de kommande veckorna att lägga fram tekniska operativa riktlinjer för att underlätta ett samordnat tillvägagångssätt och bistå nationella luftfartsmyndigheter, lufttrafikföretag, flygplatser och andra berörda parter inom branschen. I dessa riktlinjer kommer man att beakta de principer om säkerhetsförvaltning som utvecklats för att säkerställa säkerheten i det europeiska luftfartssystemet och riktlinjerna kommer också att innehålla ett grundläggande protokoll om hälsosäkerhetsfrågor inom luftfarten, som ska tillämpas inom EU.
48. Protokollet bör innehålla följande åtgärder:
- Att förbättra ventilation och luftfiltrering godkänd för sjukhusanvändning samt vertikalt luftflöde.
  - Att minska smittrisker under resor (t.ex. undvika att koncentrera passagerare till ett ställe, begränsa kontakter ombord, undersöka lämpligaste placeringen av sittplatser med beaktande av tekniska begränsningar och prioritera elektroniska dokument och elektroniska betalningsmedel).
  - Att minska antalet förflyttningar i kabinen (t.ex. mindre kabinbagage, färre kontakter med personalen).
  - Att på lämpligt sätt hantera passagerarflöden (t.ex. råd om tidig ankomst till flygplatsen, att prioritera elektronisk incheckning, egen incheckning, att säkerställa distansering och minimala kontakter vid bagageinlämning, säkerhets- och gränskontroller, vid ombordstigning och vid bagagehämtning). Passagerare bör före resan få tillgång till befintlig information om rutiner på flygplatser.
49. De kommande operativa riktlinjerna från Easa och ECDC innehåller ytterligare avhjäljande åtgärder i nära samordning med nationella behöriga myndigheter med målet att tillämpa åtgärder för enhetlig luftfartsdrift i EU.

c) *Vägtransporter*

50. För att begränsa risken att väganvändare smittas bör mycket god hygien garanteras i alla delar av terminaler, rastplatser (t.ex. längs motorvägarna), parkeringsgarage och tank- och laddningsstationer, vilket inbegriper regelbunden rengöring och desinfektion. På stationer bör man tillämpa system för att hantera passagerarflödet. Om det inte går att säkerställa ett tillräckligt gott skydd för folkhälsan upprätthålls bör man överväga att stänga vissa hållplatser eller stationer.
51. Busstransporter För att bussresor gradvis ska kunna återupptas kommer det att behövas lämpliga åtgärder, olika för regional- och fjärrtrafik. Särskilt när det gäller internationell busstrafik bör medlemsstaterna och företagen samordna åtgärderna så att de blir effektiva. Säkra driftsrutiner bör införas, till exempel att ombordstigning sker i bakre dörrar och fönstren i så stor utsträckning som möjligt används för ventilation istället för luftkonditioneringen. Dessutom bör användningen av sittplatserna optimeras i den utsträckning som är möjlig (t.ex. kan familjer sitta tillsammans, medan personer som inte reser tillsammans bör skiljas åt). I minibussar bör passagerare inte tillåtas sitta bredvid chauffören, om det inte är möjligt med fysisk separation. Alla bussföretag som bedriver linjetrafik måste få möjlighet att progressivt bygga upp nätet igen, med beaktande av nationella begränsningar. För att underlätta detta bör medlemsstaterna införa förenklade och snabba förfaranden som gör det möjligt för företagen att snabbt och enkelt anpassa sina tjänster, utan att transportarbetarnas hälsa och säkerhet sätts på spel. Om det är möjligt bör de anställdas kontakt med passagerarnas bagage begränsas och passagerarna själva lasta av och på sitt bagage.
52. Transporter i bil/minibuss på beställning (taxi, PHV) Taxiföretagen och de företag som hyr ut fordon med chaufför (s.k. PHV, private hire vehicle) har i stor utsträckning fortsatt sin verksamhet dock med särskilda skyddsåtgärder för chaufförerna och med begränsningar till en passagerare eller flera personer som tillhör samma hushåll. Denna verksamhet bör fortsätta att drivas med särskilda hygien- och riskreducerande åtgärder. Företagen bör förse chaufförerna med masker och desinfektionsmedel. Fordonens interiör bör desinfekteras så ofta som möjligt. Chaufförerna bör undvika fysisk kontakt med passagerare, och elektronisk betalning bör alltid prioriteras. Företagen bör förse chaufförerna med fysiska separatorer (t.ex. plastgardiner eller plastskärmar) till fordonen för att minska kontakten med passagerarna. Passagerare bör inte tillåtas sitta bredvid chauffören om det inte är möjligt med fysisk separation. Företagen bör ge passagerarna relevant information före resan.

d) *Järnvägstransporter*

53. För att passagerartransporter ska kunna återupptas kommer det sammanfattningsvis att var viktigt att försäkra passagerarna om att det är säkert att åka kollektivt. Åtgärderna måste kommuniceras ordentligt och vara synliga och effektiva. Särskilt när det gäller internationell järnvägstrafik bör medlemsstaterna och företagen samordna åtgärderna så att de blir effektiva. Järnvägssektorns branschorganisationer och arbetstagarorganisationer arbetar mot gemensamma regler.
54. Med tanke på det stora antalet passagerare som transporteras dagligen och antalet stationer som används är efterlevnaden av de allmänna reglerna för säkert uppträdande i syfte att skydda folkhälsan, i synnerhet att hålla lämpligt avstånd, också avhängig att varje enskild passagerare visar aktsamhet och tar ansvar. Stickprovskontroller bör säkerställa god efterlevnad.
55. Eftersom järnvägen har varit i drift under hela covid-19-utbrottet, har redan ett antal åtgärder vidtagits, vilka kan behållas och anpassas vid behov.
- Distanseringskrav bör tillämpas på tåg vid behov, i synnerhet så länge som passagerarantalet är relativt lågt. För att möjliggöra distansering bör tågens frekvens och kapacitet öka om detta krävs för att minska passagerartätheten.
  - Järnvägsföretagen bör tillämpa obligatorisk platsreservation för fjärr- och regionaltåg på vilken passagerarens namn, avreseort och destination ska anges. Alternativt, och i synnerhet när det gäller kortdistanståg, bör passagerare åläggas att lämna säten tomma mellan sig, med undantag för passagerare från samma hushåll.
  - Järnvägsföretagen bör använda de ombordsystem för beräkning av passagerarantal som finns särskilt tillgängliga för pendeltåg (baserade på vikt, fotsteg vid dörrarna och beräkningsalgoritmer för övervakningskameror som inte gör det möjligt att identifiera enskilda personer) för att hantera kapaciteten. Tidtabellsläggningen och tilldelningen av tågläge kan behöva flexibla anpassningar, inbegripet samordnad optimering av kapaciteten för att återspegla efterfrågan och behovet att minska passagerartätheten.
  - På stationer bör man tillämpa system för att hantera passagerarflödet. Om det inte går att säkerställa att ett tillräckligt gott skydd för folkhälsan upprätthålls bör man överväga att stänga vissa hållplatser eller stationer.
  - Resande utanför rusningstid bör uppmuntras med incitament, t.ex. genom anpassade priser eller flexibla arbetstider när det gäller pendeltåg, för att undvika trängsel.
  - För att undvika att passagerarna behöver röra vid handtag eller knappar bör dörrarna öppnas vid varje stopp, antingen automatiskt eller på distans av föraren.
56. Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA), som har relevant sakkunskap om järnvägsdrift och gemensamma säkerhetsmetoder, liksom ett omfattande nät av kommunikationskanaler (med myndigheter, operatörer och tillverkare), är redo att spela en nyckelroll när det gäller att säkerställa att det sker ett utbyte av bästa praxis. Det gemensamma företaget Shift2Rail undersöker redan möjligheter att stödja utvecklingen av appar, baserade på anonymiserade uppgifter i aggregerad form <sup>(18)</sup>, för att få förståelse kring trängsel på stationer, vilka också skulle kunna gynna kollektivtrafiken.

e) *Vattenvägstransporter*

57. Vattenvägstransporterna för passagerare har minskat kraftigt. Åtgärder för att säkerställa folkhälsan kommer att vara nödvändiga för att återställa både passagerarnas och bemanningens tillit och förtroende. Åtgärderna bör anpassas till fartygstypen och till resans karaktär och längd, något som kan variera avsevärt inom den vattenburna transportsektorn. Den kan bli nödvändigt att öka antalet fartyg eller resor, i synnerhet där färjetransporter är nödvändiga för kommunikationer med avlägsna områden och öar .

<sup>(18)</sup> Kommissionens rekommendation (EU) 2020/518 av den 8 april 2020 om en unionsgemensam verktygslåda för användningen av teknik och data för att bekämpa och komma ut ur covid-19-krisen, särskilt när det gäller mobilapplikationer och användning av anonymiserade rörlighetsdata (EUT L 114, 14.4.2020, s. 7).

58. Åtgärder för sjötransportanställda beskrivs närmare i riktlinjerna för skydd av hälsa för personer ombord på fartyg <sup>(19)</sup>. Arbetare, inbegripet de ombord på fartyg och i hamnar, bör alltid ha tillgång till personlig skyddsutrustning <sup>(20)</sup> och adekvat sjukvård under arbetet. Direkta kontakter mellan personer ombord bör minskas i så stor utsträckning som möjligt för att undvika smittorisk.
59. Europeiska sjösäkerhetsbyrån är redo att underlätta utbyte av bästa praxis och information som kan vara användbar för behöriga myndigheter och intressenter (t.ex. när det gäller fartygsspårning, hälsorapportering osv.). Med tanke på sjöfartens internationella karaktär kommer det dessutom att vara viktigt att samarbeta med icke-EU-länder och internationella organisationer, däribland Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), för att underlätta det globala samarbetet liksom att åtgärder och praxis relaterade till covid-19 är likvärdiga och ömsesidiga.
60. Mot bakgrund av befintliga erfarenheter och de åtgärder som redan har vidtagits av medlemsstaterna, bör företag och alla andra aktörer som är involverade i vattenvägstransporter (hamnar, färjeterminaler, relevanta nationella myndigheter) vidta följande åtgärder:
- Säkerställa att distanseringskrav kan iakttas på fartyg, bland annat genom att minska antalet tillåtna passagerare.
  - Begränsa tillträdet till ombordstignings- och landstigningskajer till passagerare med biljett, och tilldela passagerare säten.
  - Hamnar bör överväga särskilda köer för passagerare som går in och passagerare som går ut.
  - När omständigheterna tillåter, flytta så många som möjligt av passagerarna till öppna utrymmen på fartyget.
  - Om passagerarna rekommenderas eller ombeds att stanna kvar i sina fordon ombord på färjor under kortare resor (dvs. mindre än en timma), bör en sådan åtgärd enbart tillämpas på öppna däck såvida inte ytterligare säkerhetsåtgärder vidtas i enlighet med tillämpliga EU-regler. Vid behov bör däckens kapacitet anpassas för att garantera säkerheten och det bör finnas personal på plats som utbildats för brandbekämpning.
  - Rengöring och desinfektion av fartyg och anläggningar på land bör följa EU-konsortiet Healthy Gateways "föreslagna förfaranden" <sup>(21)</sup>.
  - Kryssningsfartyg och, när så är relevant, färjor bör utarbeta särskilda protokoll för rengöring och hygien som minimerar risken för korskontaminering mellan passagerarhytterna.
  - Det bör upprättas protokoll mellan fartygsoperatörer och anläggningar på land för hantering av personer med misstänkt eller bekräftad covid-19-infektion, inbegripet åtgärder före, under och efter resan. I detta syfte bör det finnas hälsoscreeningsförfaranden och karantänrum tillgängliga samt upprättas lämplig samverkan med den person som befinner sig i karantän.
  - Kryssningsfartyg bör ha tillräcklig testkapacitet för covid-19 ombord som ska användas när en passagerare eller en besättningsmedlem misstänks vara smittad.
61. Tidigare covid-19-utbrott på kryssningsfartyg har framhåvt den särskilda sårbarheten hos slutna miljöer under långa resor. Innan kryssningsfartygen återupptar verksamheten bör fartygsoperatörer införa strikta förfarande för att minska risken för smittspridning ombord och tillhandahålla lämplig vård i händelse av infektioner. Det successiva återinförandet av kryssningsverksamheten bör samordnas på EU-nivå och internationell nivå, med beaktande av folkhälsosituationen i berörda länder. Innan resor påbörjas bör kryssningsföretagen tillsammans med hamnarna längs vägen säkerställa att passagerare och besättningsmedlemmar vid behov kan få medicinsk

<sup>(19)</sup> Meddelande från kommissionen *Riktlinjer för skydd av hälsa, hemtransport och researrangemang för sjöfolk, passagerare och andra personer ombord på fartyg* (EUT C 119, 14.4.2020, s. 1).

<sup>(20)</sup> EU-konsortiet Healthy Gateways, *Overview of Personal Protective Equipment (PPE) recommended for staff at Points of Entry and crew on board conveyances in the context of COVID-19*

<sup>(21)</sup> Föreslagna förfaranden för rengöring och desinfektion av fartyg under pandemin eller när ett covid-19-fall har konstaterats ombord: [https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU\\_HEALTHY\\_GATEWAYS\\_COVID-19\\_Cleaning\\_Disinfection\\_ships\\_09\\_4\\_2020\\_F.pdf?ver=2020-04-09-124859-237](https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_Cleaning_Disinfection_ships_09_4_2020_F.pdf?ver=2020-04-09-124859-237)

behandling, och att hemtransporter och besättningsbyte kan organiseras. Kommissionen kommer att fortsätta att vidta åtgärder för att underlätta och samordna medlemsstaternas arbete för att möjliggöra besättningsbyte i deras hamnar, och därigenom säkerställa sjöfartens kontinuitet och säkerhet.

f) *Mobilitet i städer*

62. I många städer och regioner har kollektivtrafiken (bussar, tunnelbana, spårvagnar, pendeltåg, osv.) fortsatt att fungera under covid-19-utbrottet. För att förbereda för den tidpunkt när passagerarantalet ökar igen bör lämpliga åtgärder vidtas för att garantera största möjliga säkerhet för passagerarna, som till exempel följande:
- Krav på säkra minimiavstånd, till exempel med hjälp av klistermärken eller golvmarkeringar för att hjälpa passagerarna i fordonen att hålla säkert avstånd.
  - Kontakterna mellan förare och passagerare bör minimeras (t.ex. genom att använda skärmar, stänga av de främre dörrarna, främja elektroniska biljetter och betalningsmetoder).
  - Öka och anpassa driftsfrekvensen, liksom ställa om linjer för att möjliggöra säkra minimiavstånd när passagerarantalet ökar och för att betjäna vissa destinationer bättre (t.ex. där efterfrågan är särskilt stor).
  - För att undvika att passagerarna behöver röra vid handtag eller knappar bör dörrarna öppnas vid varje stopp, antingen automatiskt eller på distans av föraren.
  - Optimera passagerarflödena på stationer och transportknutpunkter för att undvika trängsel och rusningstrafik, och att minimera kontakter, med hjälp av innovativ teknik och mobilappar (t.ex. genom att förutspå trängsel, installera passagerarräknare vid dörrar med ett högsta tillåtna antal, införa bokningsbara restidsintervall osv.) och tillåta flexibla arbetstider.
63. Det är mycket viktigt med tydlig information om alla vidtagna åtgärder för att möjliggöra ett smidigt genomförande, skapa tillförsikt hos allmänheten och upprätthålla dess förtroende för kollektivtrafiken. Informationskampanjer (t.ex. "Stå på märket") har också visat sig effektiva. Många av de åtgärder som kan komma att krävas (t.ex. att hantera folksamlingar, tillträde till transportknutpunkter och fordon, upprätthållande av fysisk distansering, osv.) har effekter som går längre än kollektivtrafikens befogenheter och bör utarbetas i samråd med hälsomyndigheter och andra intressenter, med tydligt fastställande av varje aktörs rättigheter och skyldigheter. De extrakostnader som uppstår kan tas upp i avtalen om allmän trafik.
64. Lösningar för delad mobilitet: Företag som är verksamma inom delad mobilitet bör vidta olika åtgärder för att skydda förare och passagerare från infektion. Hyrfordon bör desinficeras noggrant efter varje användning, och fordon som används för bildelning bör desinficeras åtminstone en gång per användningsdag. Desinficering av stationsbaserade tjänster (t.ex. låncyklar) bör öka. Företag som hyr ut elsparkcyklar och elcyklar bör åtminstone desinficera sparkcyklar och cyklar vid varje batteribyte.
65. Aktivt resande: Många europeiska städer verkar för att göra aktivt resande (t.ex. gång och cykling) till ett säkert och mer attraktivt mobilitetsalternativ under covid-19-utbrottet. Stadsområden kan överväga tillfälliga breddningar av trottoarer och ett ökat utrymme på gatorna för aktivt resande, för att göra det lättare för befolkningen att förflytta sig på ett säkert och effektivt sätt, och samtidigt begränsa hastigheten för fordon i områden där möjligheterna till aktivt resande ökat.
66. Utbyte av bästa praxis, idéer och innovationer för säker mobilitet i städer och förorter under covid-19-utbrotten har inletts via därför avsedda plattformar och nät och det är av avgörande betydelse att fortsätta utveckla sådant samarbete och sådan kunskapsdelning. Kommissionen kommer också att samla medlemsstater, lokala myndigheter och intressenter, aktiva på området mobilitet i städerna, för att analysera utbrottets följder, dra lärdomar och samla de erfarenheter som hittills gjorts, samt identifiera möjligheterna för en framtida, mer hållbar mobilitet i EU, i enlighet med den europeiska gröna given.

#### IV. Slutsatser

67. Kommissionen kommer fortsätta att arbeta tillsammans med EU:s övriga institutioner, byråer och organ, medlemsstaterna, berörda parter på transportområdet och internationella partner för att samordna åtgärderna och underlätta genomförandet av dessa riktlinjer på ett genomsynligt och objektivt sätt. Kommissionen kommer i synnerhet övervaka att åtgärderna för att begränsa smittspridningen och det gradvisa upphävandet av dem inte undergräver den inre marknaden eller har diskriminerande verkan i strid med fördragen mellan EU:s transportföretag och tjänsteleverantörer inom transportsektorn och att de inte ger upphov till diskriminering av EU-medborgare eller arbetstagare på grund av nationalitet.
  68. Situationen förändras hela tiden och kommissionen kommer att fortsätta att samarbeta med behöriga myndigheter, intressentorganisationer samt transportföretag och tjänsteleverantörer inom transportsektorn för att anpassa och uppdatera våra tillvägagångssätt och åtgärder, med beaktande av den senaste epidemiologiska utvecklingen, feedback avseende existerande åtgärders effektivitet och behoven hos EU:s medborgare och vår ekonomi. Så länge som covid-19-utbrottet håller i sig måste offentliga myndigheter, intressenter och medborgare fortsätta att vara vaksamma, och hålla hög beredskap för att det kan ske en ökning av infektionerna. Kommissionen kommer i detta sammanhang att kontinuerligt övervaka tillämpning av dessa riktlinjer och vid behov uppdatera dem för att säkerställa att de är effektiva under de föränderliga omständigheterna.
  69. Samtidigt som man fokuserar på att återställa transporttjänsterna och kommunikationerna är det nödvändigt att sträva efter en hållbar och smart återhämtning av EU:s transportsektor så att den kan återfå den styrka den hade före krisen, fortsätta att vara internationellt konkurrenskraftig och fortsätta att utgöra en grundläggande del av EU:s ekonomi och medborgarnas liv. De lärdomar som dragits av covid-19-krisen kommer att återspeglas i den kommande strategin för hållbar och smart mobilitet under 2020.
-