

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE. Brussel, 23.3.2020C (2020) 1897 definitief

over de uitvoering van de groene rijstroken in het kader van de richtlijnen voor grensbeheermaatregelen om de gezondheid te beschermen en de beschikbaarheid van goederen en essentiële diensten te waarborgen.

Samenvatting

- De richtlijnen voor maatregelen voor grensbeheer om de gezondheid te beschermen en de beschikbaarheid van goederen en essentiële diensten door de Europese Commissie goedgekeurd op 16 maart 2020 benadrukken het principe dat alle EU-binnengrenzen open moeten blijven voor vrachten en dat de toeleveringsketens voor essentiële producten moeten worden gegarandeerd. De vrije stroom van goederen, vooral in tijden van nood en in het belang van iedereen, vereist dat lidstaten de richtlijnen respecteren en volledig toepassen bij alle grensoverschrijdingen. Dit document is bedoeld om de lidstaten te helpen bij het implementeren van de richtlijnen met het oog op de 'groene rijstroken' (Green Lanes). Het is bedoeld om in de hele EU tot een samenwerkingsproces te komen om zekerheid te krijgen dat alle vracht, inclusief maar niet beperkt tot essentiële goederen zoals voedsel en medische behoeften, snel en zonder vertragingen op de plaats van bestemming aankomt.
- Om de EU-wijde werking van toeleveringsketens te behouden en de werking van de interne markt voor goederen ervan te waarborgen, waar controles aan de binnengrenzen bestaan of zijn ingesteld worden lidstaten verzocht om onmiddellijk alle relevante interne grensdoorlaatposten van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) en aanvullende voor zover nodig geacht aan te wijzen, als "groene rijstrook" grensovergangen – voor land- (weg en spoor), zee- en luchtvervoer.
- Het passeren van deze "groene rijstrook" grensovergangen, inclusief eventuele controles en gezondheidsscreening van transportmedewerkers mag niet langer duren dan 15 minuten aan de binnengrenzen van het land. De grensovergangen met "groene rijstrook" moeten open staan voor alle vrachtwagens die ieder soort goederen vervoeren.
- De lidstaten moeten onmiddellijk optreden om alle soorten beperkende toegang tot de weg op hun grondgebied tijdelijk op te schorten (weekendverboden, nachtverboden, sectorale verboden, enz.) voor goederenvervoer over de weg en voor het noodzakelijke vrije verkeer van werknemers in het vervoer.
- Transportmedewerkers, ongeacht hun nationaliteit en woonplaats, zouden toestemming moeten krijgen om de binnengrenzen te overschrijden. Er moet worden afgezien van beperkingen zoals reisbeperkingen en verplichte quarantaine van transportmedewerkers, behoudens de daartoe bekwaam

geachte autoriteiten om evenredige en specifiek aangepaste maatregelen te nemen om het risico van besmetting te minimaliseren.

1. De COVID-19-uitbraak heeft een grote ontwrichtende impact op het Europese vervoer en mobiliteit. De Europese supply chain wordt onderhouden via een uitgebreid netwerk van vervoersdiensten voor goederen, inclusief alle vormen van transport. Continue en ononderbroken land-, zee- en luchtvrachtdiensten zijn van cruciaal strategisch belang voor de hele EU. Toeleveringsketens op het land, met name vervoer over de weg, die tegenwoordig 75% van het vrachtvervoer vertegenwoordigen, zijn bijzonder zwaar getroffen door de invoering van inreisverboden bij binnengrenzen van het land en / of beperkingen voor beroepschauffeurs die toegang hebben tot bepaalde Lidstaten. Wachttijden op enkele recente dagen, aan bepaalde binnengrenzen van de EU, liepen op tot meer dan 24 uur, zelfs voor medische behoeften.

2. In deze mededeling wordt er bij de lidstaten op aangedrongen de richtlijnen voor volledig grensbeheer te implementeren voor alle goederenvervoer binnen de EU, en biedt specifiek aanvullende richtlijnen voor de lidstaten over de uitvoering van de leden 1 tot en met 6, 8, 10, 11, 19 en 22 van die richtlijnen. Het nodigt de lidstaten uit om de nodige operationele en organisatorische maatregelen in te voeren, met dien verstande dat deze uitzonderlijk maatregelen tijdelijk zullen zijn voor de duur van het indammen van het Coronavirus.

Zorgen voor continue stromen langs het TEN-T-netwerk

3. Het trans-Europees vervoersnetwerk, die bestaat uit de belangrijkste slagaders voor weg-, spoor- en binnenwateren, en met inbegrip van havens, luchthavens en multimodaal terminals, speelt een essentiële rol om de circulatie van goederen te verzekeren. De verzekering van een soepel verloopende stroom van alle goederen langs dit netwerk is cruciaal om een efficiënt gezondheidsreactie te garanderen op de pandemie, om de bevolking gerust te stellen dat de bevoorrading zal worden gewaarborgd, en om de impact van het virus op de economie te verminderen.

4. De lidstaten moeten onmiddellijk de volgende maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat onbelemmerd goederenvervoer over het gehele TEN-T-netwerk mogelijk blijft.

5. Alle vrachtwagens en chauffeurs moeten op niet-discriminerende wijze worden behandeld, ongeacht de herkomst, bestemming of het land van registratie van het voertuig, of van de nationaliteit van de bestuurder. De lidstaten mogen geen onderscheid maken tussen voertuigen die goederen vervoeren voor gebruik op hun grondgebied en goederen die onderweg zijn over grenzen.

6. Wanneer er controles aan de binnengrenzen bestaan of zijn ingevoerd, worden de lidstaten uitgenodigd om de relevante binnengrens doorlaatposten van de TEN-T aan te wijzen, net als extra grote grensdoorlaatposten voor zover nodig, als "groene rijstrook" grensovergangen.

7. Het passeren van deze "groene rijstrook" grensovergangen, inclusief eventuele controles en onderzoeken, mag niet langer zijn dan 15 minuten. Extra grensovergangen zouden moeten zijn geopend, uitsluitend gericht op goederenpassage, als die op het TEN-T-netwerk verzadigd zijn. Ze moeten zo dicht mogelijk bij de TEN-T-netwerk grensovergang worden geplaatst.

8. De grensovergangen geïdentificeerd als “groene rijstrook” moeten open staan voor alle vrachtwagens, incl. alle zware en de lichte voertuigen en waar van toepassing treinen en schepen.
9. De Commissie erkent dat sommige lidstaten prioriteit willen geven aan bepaalde soorten vracht in deze crisis. Gezien het complexe karakter van supply chains en de behoefte het vrije verkeer van alle goederen te garanderen, moeten voertuigen die wat voor soort goederen dan ook vervoeren, in staat zijn om “green lane” grensovergangen te gebruiken. De Commissie is bereid zo nodig te onderzoeken of verdere maatregelen nodig zijn om prioriteit te geven aan bepaalde categorieën goederen, voortbouwend op de beste praktijken op nationaal niveau, maar onderstreept dat lidstaten hun uiterste best moeten doen om alle goederen in beweging te houden. Spoed vervoersdiensten moeten te allen tijde prioriteit krijgen.
10. Bij “green lane” grensovergangen, moeten procedures worden geminimaliseerd en gestroomlijnd tot dat wat strikt noodzakelijk is. Chauffeurs van vrachtvoertuigen moeten niet worden gevraagd om andere documenten te overhandigen dan hun identificatie en rijbewijs en indien nodig een normmodelbrief van de werkgever (bijlage 3). De elektronische indiening / weergave van documenten moet als voldoende worden beschouwd.
11. Gezondheidsscreening kan voor of na de binnengrens worden uitgevoerd, afhankelijk van de beschikbare infrastructuur, om ervoor te zorgen dat het verkeer vlot blijft doorstromen. De lidstaten zouden moeten coördineren om aan één kant van de grens een gezondheidsscreening uit te voeren om overlappingen en lange wachttijden te voorkomen. Gezondheidsscreening moet in principe gebaseerd zijn op een elektronische lichaamstemperatuurmeting, tenzij even snelle maar effectievere methoden beschikbaar worden.
12. Andere controles van documenten en vracht - zoals controles langs de weg - zouden geminimaliseerd moeten zijn en niet hoger dan de normale niveaus, om de vrije stroom van goederen te waarborgen en extra vertragingen te vermijden.
13. Controles en gezondheidscontrole moeten worden uitgevoerd op een manier die vertraging minimaliseert en daarom mogen de chauffeurs niet worden verplicht de voertuigen te verlaten.
14. De nationale contactpunten die zijn opgericht na de teleconferentie van de Ministers van Vervoer van 18 maart moeten samenwerken om de effectieve werking van de "Groene rijstrook" grensdoorlaatposten te bewerkstelligen. Een platform om informatie te verstrekken over de relevante door de lidstaten genomen maatregelen voor het vervoer ten tijde van de crisis zijn door de Commissie opgesteld.
15. Wat het Verenigd Koninkrijk betreft, wordt het tot eind december als lid van de EU behandeld in de overgangperiode, evenals aangrenzende niet-EU-landen, EER-leden, Zwitserland, de landen en economieën van de Westelijke Balkan, evenals samenwerking met landen die deelnemen aan het Uniemechanisme voor civiele bescherming, met name die welke deelnemen aan het uitgebreide TEN-T-netwerk worden de respectieve nationale autoriteiten uitgenodigd nauw samen te werken met het EU-contactpuntennetwerk. Dit is essentieel om al de noodzakelijke procedures volledig uit te lijnen om de stroom van alle goederen te verzekeren, zowel bestemd voor deze landen als voor doorvoer van het ene deel van de EU (of van deze bredere groep landen) naar het andere. De Commissie zal ook nauw samenwerken met het permanent secretariaat van de vervoersgemeenschap om de coördinatie en

uitvoering van maatregelen tussen de EU en de Westelijke Balkan Zes. Onverminderd de specifieke controles op goederen- of transportarbeiders die inherent en gewoonlijk verbonden zijn met het overschrijden van de buitengrenzen van de interne markt, de douane-unie of het Schengengebied, respectievelijk lidstaten dienen aan deze buitengrenzen zoveel mogelijk van toepassing te zijn in de uiteengezette uitvoeringsrichtlijnen van deze mededeling.

16. Op al hun grondgebied moeten de lidstaten tijdelijk alle vormen van geldende beperkingen voor goederenvervoer opschorten (weekendverboden, nachtverboden, sectorale verboden, enz.). De opschorting van deze rijverboden zal bijdragen aan een vlottere verkeersstroom.

17. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat er voldoende sanitair en voedsel leveringen / catering beschikbaar is voor transportmedewerkers op de belangrijkste transportroutes. Accommodatie faciliteiten langs routes zijn waarschijnlijk niet beschikbaar en om blootstelling aan besmetting te beperken moeten de lidstaten een dringende opschorting van het verbod overwegen van vervoerders die rusttijden in voertuigcabines doorbrengen, overeenkomstig artikel 14 van Verordening 561/2006. Gedurende perioden van meer dan 30 dagen, in het licht van aanhoudende problemen, zal de Commissie de verzoeken om toestemming inwilligen van de lidstaten voor uitbreiding van dergelijke uitzonderingen.

18. De Commissie dringt er bij de lidstaten op aan om veilige doorgang mogelijk te maken voor privéchauffeurs en hun passagiers, zoals gezondheids- en transportmedewerkers, maar ook alle EU-burgers die gerepatriëerd worden, ongeacht hun nationaliteit, rechtstreeks met prioriteit worden toegelaten via het land in elke noodzakelijke richting langs het TEN-T-netwerk, met de noodzaak strikt op de aangegeven route te blijven en de noodzakelijke minimale rustpauzes te respecteren. De lidstaten moeten er ook voor zorgen dat ze ten minste één luchthaven functioneel beschikbaar hebben voor repatriëring en internationale hulpvluchten.

Beter op maat gemaakte toepassing van regels voor transportmedewerkers

19. Als onderdeel van de algehele inspanning om essentiële vervoersstromen in beweging te houden, moeten de lidstaten ook actie ondernemen om het vrije verkeer binnen de EU van alle werknemers betrokken bij internationaal vervoer in alle vervoerswijzen, zoals chauffeurs, zeevarenden, piloten, bemanning, wageninspecteurs, onderhoudsmedewerkers, etc. te waarborgen

20. In het bijzonder moet worden afgezien van regels zoals reisbeperkingen en verplichte quarantaine van transportmedewerkers bij diegene die geen symptomen vertonen, onverminderd de toestemming voor bevoegde autoriteiten om evenredige en specifiek aangepaste maatregelen te nemen en zo het risico op besmetting te minimaliseren. De lidstaten zouden bijvoorbeeld moeten stoppen om asymptomatische transportmedewerkers te verplichten een doktersverklaring te overleggen om aan te tonen dat ze in goede gezondheid verkeren. Dergelijke verzoeken zouden onevenredig zijn en van beperkte waarde, gezien de mogelijkheid van asymptomatische infectie nadat een dergelijk certificaat is afgegeven, en aangezien de toegang tot artsen al is beperkt door de COVID-19-uitbraak.

21. Werknemers mogen niet worden belet een binnengrens over te steken om uitvoering te geven aan hun transportfuncties: internationaal erkende professionele competentie certificaten moeten voldoende worden geacht om te bewijzen dat een werknemer actief is in internationaal transport. Deze

certificaten dienen tijdelijk geldig te worden geacht voor een redelijke periode na hun vervaldatum tijdens de Covid19-uitbraak.

22. Indien nodig, bijvoorbeeld bij afwezigheid van een internationaal erkende professionalcertificaat (bv. bestelwagenbestuurders) of ingeval het certificaat verlopen is, kunnen de lidstaten van de werkgever van de werknemer een brief vereisen om hun bonafide status te controleren, samen met passende identificatiepapieren om hen in staat te stellen de binnengrens over te steken voor de uitoefening van hun beroep. De Commissie ondersteunt dit proces door een standaard sjabloonbrief (bijlage 3).

23. Waar nodig geacht door de nationale autoriteiten, moet het gezondheidsonderzoek bij transportmedewerkers in principe gebaseerd zijn op elektronische lichaamstemperatuurmeting. Temperatuurcontroles op chauffeurs mogen normaal gesproken niet vaker dan driemaal binnen dezelfde dag gebeuren. Als de werknemer koorts heeft en de grensautoriteiten van mening zijn dat niet is toegestaan om de reis voort te zetten, moet de transportmedewerker toegang hebben tot passende gezondheidszorg. De betrokken lidstaat moet passende voorzieningen verstrekken voor de tijdelijke opslag van de voertuigen, tot dat vervangende chauffeurs arriveren.

24. De Commissie beveelt ook maatregelen aan voor een betere hygiëne in luchthavens, havens, treinstations en andere knooppunten voor vervoer over land. Aanduiding van personeel met prioriteit moet ook worden overwogen in vervoersknooppunten, evenals maatregelen om ervoor te zorgen dat desinfectie mogelijk is, enz. Aanbevelingen voor de veiligheid van transportmedewerkers zoals die waar in bijlage 2 naar wordt verwezen, moeten worden gevolgd.

25. Zorgen voor de continuïteit van de goederen- en materiaalstroom, met name verse levensmiddelen en essentiële voedselproducten, levende dieren en diervoeders, bestanddelen voor landbouwproductie, geneesmiddelen, waaronder diergeneesmiddelen, persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM), en stoffen van menselijke oorsprong en industriële bestanddelen voor de productie en het onderhoud van deze processen, transportmedewerkers en operators van kritische en essentiële supply chaindiensten in alle vervoerswijzen moeten als een van de prioritaire groepen worden beschouwd - nadat strikt medische behoeften zijn toegewezen - bij de distributie en toewijzing van persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM) zoals desinfectieproducten en handschoenen.

26. De lidstaten moeten samenwerken om de repatriëring van vervoersmedewerkers te vergemakkelijken waarbij de contracten zijn beëindigd, en hen de nodige hulp bieden om thuis te komen.

27. Alle bovenstaande principes moeten ook van toepassing zijn op 3e graads landonderdanen als ze essentieel zijn voor het verzorgen van vrij verkeer van vracht in en naar de EU.

Aanbevelingen voor chauffeurs en relevant transport-verbonden ondernemingen en bevoegde overheidsinstanties betrokken bij vrachtvervoer volgens de COVID-19 uitbraak

Deze aanbevelingen doen geen afbreuk aan de noodzaak om specifieke hygiëne te respecteren, sociale distantiëring of andere regels die door de nationale autoriteiten in hun respectievelijke gebieden zijn voorgesteld.

- Sociale afstand moet de regel zijn en bestuurders moeten de cabine van de vrachtwagen vermijden voor sociale interacties, voor zover mogelijk.

- Werkgevers moeten chauffeurs voorzien van ontsmettende / desinfecterende gel en zeep.
- Werkgevers moeten chauffeurs informeren over de aanbevelingen in deze bijlage.
- Het gebruik van digitale documenten moet worden aangemoedigd en werkgevers moeten hun uiterste best doen om documenten van tevoren naar bedrijven te sturen wanneer ze weten dat deze documenten mogelijk zijn vereist bij laad- / lospunten.
- Wanneer sociale interacties niet kunnen worden vermeden, moeten chauffeurs voldoende relevante beschermende kleding of uitrusting dragen zoals handschoenen.
- De cabine van de vrachtwagen moet tussen elk nieuw gebruik worden gedesinfecteerd (bv. wanneer een andere bestuurder het voertuig bestuurd).

Op laad- en loslocaties:

- Chauffeurs moeten zoveel mogelijk in de cabine van de vrachtwagen blijven bij laad- en losplaatsen.
- De werkzaamheden van laden en lossen dienen zoveel mogelijk gedaan te worden door het lokaal personeel van het bedrijf dat de goederen ontvangt / verzendt. Wanneer chauffeurs verplicht zijn toezicht te houden op deze activiteiten, moeten ze op een minimale veilige afstand van ander personeel blijven en beschikbaar beschermend materiaal dragen zoals handschoenen.
- Alle documenten met betrekking tot het vervoer moeten vooraf elektronisch worden verzonden door het bedrijf, indien mogelijk. Als fysieke documenten worden uitgewisseld bij laad- of lospunten wordt aanbevolen dat de chauffeurs / personeel handschoenen, antibacteriële handgel of wasmiddelen gebruiken of de handen onmiddellijk met water en zeep reinigen.

Pauzes en rusttijden:

- Bestuurders moeten tijdens pauzes en rusttijden op de weg sociaal afstand nemen. Daarbij wordt aangeraden om nauwe contacten met andere mensen (chauffeurs, parkeerpersoneel enz.) te vermijden.
- Maaltijden dienen zoveel mogelijk in de open lucht te worden genomen, weg van andere mensen of in de cabine van de vrachtwagen. Wanneer catering beschikbaar is op hun tussenstops, wordt geadviseerd dit niet op te eten in het restaurant / cafetaria, maar om liever afhaalmaaltijden te bestellen om weg te blijven bij andere mensen.

Tijdens controles en wachtrijen aan de grenzen:

- In het algemeen mogen chauffeurs niet verplicht zijn de cabine van hun vrachtwagen te verlaten voor controles.
- Bij controle van documenten dienen papieren documenten uitgewisseld te worden met inachtneming van de minimale veilige afstand. Wanneer chauffeurs documenten moeten invullen, moeten nationale controleofficiërs de chauffeurs deze laten vullen in de cabine van de vrachtwagen.
- Als fysieke documenten worden uitgewisseld of gecontroleerd, is het raadzaam een antibacteriële handgel of indien mogelijk handen te wassen met water en zeep. Het is aanbevolen dat de chauffeurs / personeel handschoenen, antibacteriële handgel gebruiken of handen wassen met zeep en water onmiddellijk daarna.