



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 29 oktober 2020
(OR. en)

12405/20

TRANS 501
MAR 141
AVIATION 198
COVID-19 2

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	28 oktober 2020
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2020) 685 final
Ärende:	MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN om uppgradering av de gröna körfälten för transport för att hålla igång ekonomin under de nya utbrotten av covid-19-pandemin

För delegationerna bifogas dokument – COM(2020) 685 final.

Bilaga: COM(2020) 685 final



Bryssel den 28.10.2020
COM(2020) 685 final

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN
TILL EUROPAPARLAMENTET, EUROPEISKA RÅDET OCH RÅDET**

**om uppgradering av de gröna körfälten för transport för att hålla igång ekonomin
under de nya utbrotten av covid-19-pandemin**

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET, EUROPEISKA RÅDET OCH RÅDET

om uppgradering av de gröna körfälten för transport för att hålla igång ekonomin under de nya utbrotten av covid-19-pandemin

I. Inledning

1. Vid utbrottet av covid-19-pandemin under den tidiga våren 2020 stängde medlemsstaterna ofta sina gränser, även för varutransporter, på ett fragmenterat sätt och utan samordning, i syfte att skydda folkhälsan. Detta framkallade inledningsvis störningar på den inre marknaden med långa väntetider för godstransportfordon vid vissa gränser och till att fraktflygningar avstannade, vilket i sin tur orsakade brister och osäkerhet när det gällde varuleveranser. Det ledde till panikinköp och brist på till och med viktiga medicinska produkter.
2. Därför antog kommissionen den 23 mars 2020 meddelandet om gröna körfält¹ som en uppföljning av riktlinjerna för gränsförvaltningsåtgärder för att skydda folkhälsan och säkerställa tillgången på varor och viktiga tjänster². Den centrala principen bakom gröna körfält är att garantera att leveranskedjorna fungerar på den inre marknaden och att eventuella brister undviks. I meddelandet anges att det inte bör ta mer än 15 minuter för godstransportfordon att passera inre gränser i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) oavsett vilka varor de transporterar, och det fastställs kompletterande bestämmelser för transportarbetare.
3. Stängda gränser och återinförande av andra åtgärder eller kontroller för transportarbetare, särskilt vid eller bakom gränsen, kan orsaka betydande sociala och ekonomiska störningar och leda till stora problem för gods och logistik, och även för människors rörlighet, särskilt under en krisperiod. Att stänga gränser för varutransporter är dessutom inte effektivt för att bekämpa spridningen av viruset i detta skede³.
4. Den centrala målsättningen för maximala väntetider i de gröna körfälten har uppnåtts vid de flesta gränsövergångar.

Den 19 mars 2020 var gränsövergångstiderna för lastbilar mycket långa med långa köer vid gränserna mellan Tyskland och Polen (mellan 20 och 50 km), mellan Tyskland och Frankrike (över 20 km), mellan Tjeckien och Tyskland (13 km) respektive Slovakien (16 km), mellan Slovakien och Ungern (16 km) och mellan Ungern och Rumänien (16 km).

¹ C(2020) 1897 final

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/2020-03-23-communication-green-lanes_en.pdf

² C(2020) 1753 final

[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0324\(01\)&qid=1585817287743&from=SV](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0324(01)&qid=1585817287743&from=SV)

³ Gränsstängningar kan endast fördröja införseln av ett virus i ett land om de är nästan fullständiga och genomförs snabbt under de tidiga faserna innan det första inhemska fallet upptäcks, vilket är görligt endast i specifika, isolerade områden (t.ex. för önationer)

<https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions-september-2020.pdf>

Vid andra gränser var väntetiderna mellan en och tre timmar, t.ex. mellan Frankrike och Italien, mellan Frankrike och Tyskland, mellan Slovenien och Kroatien, mellan Ungern och Rumänien, mellan Tyskland och Belgien, och mellan Slovakien och Ungern. Utan åtgärder skulle denna situation ha kunnat leda till en kollaps av den inre marknaden för varor och till avbrott i leveranskedjorna. Passagerartrafiken avstannade till stor del under pandemins topp. Tack vare den insats som genomfördes på EU-nivå, i fullt samarbete med EU:s medlemsstater, kunde godstransporterna fortsätta.

Efterlevnaden av meddelandet om gröna körfält har inneburit en betydande förkortning av väntetiderna vid gränserna och därmed av godstransportverksamheten.

5. När pandemin nu befinner sig i en period med ny smittspridning, är det av avgörande betydelse att minimera de störningar som nya pandemiåtgärder har på ekonomin och näringslivet. Både industrin och transportsektorn har drabbats hårt av krisen och har inte råd med ännu ett slag. Med hänsyn till de allvarliga konsekvenserna av covid-relaterade förluster och en allmän konjunkturnedgång är det nu viktigt att hålla ekonomin igång. Godstransporterna är avgörande för att upprätthålla unionens ekonomiska system, både internt och internationellt. Detta är möjligt endast om varor och tjänster kan röra sig fritt på en fungerande och stabil inre marknad och om viktiga förbindelser säkerställs för både transportarbetare och passagerare, i den mån det är förenligt med folkhälsohänsyn. Företag, fabriker, vårdinrättningar och handel behöver en garanti för att leveranskedjorna kommer att fungera och att personalen kommer att kunna förflytta sig, även över gränserna.
6. Målen i meddelandet om gröna körfält från mars 2020 är fortfarande fullt giltiga. Ändå behöver vi nu, sju månader sedan de först infördes, stärka vissa av principerna i meddelandet på grundval av de lärdomar som dragits och anpassa dem till en situation med nya utbrott av pandemin. I detta meddelande anges åtgärder som fortsatt kommer att skydda varuflödet och den fria rörligheten för transportarbetare över gränserna mot bakgrund av de kombinerade hälsomässiga och ekonomiska villkor vi står inför.
7. För att initiativet med EU:s gröna körfält fortsatt ska kunna stödja ekonomin och bidra till återhämtningen på ett effektivt sätt behöver vi ta itu med återstående hinder och upprätthålla en välfungerande inre marknad. Detta innebär att det måste till garantier för att godstrafiken flyter, stöd till nödvändiga transportarbetare, bättre resultat inom multimodal logistik och insatser för att det alltid ska finnas minimiförbindelser för passagerare. Samordning, samarbete och öppenhet har visat sig vara oundgängligt och kommer att vara det även i fortsättningen så att den inre marknaden står rustad för framtida kriser.

II. Uppgradering av gröna körfält: Garantera att godstrafiken och logistiken flyter

8. Av de 178 gränsövergångsställena i TEN-T-nätet uppfyller 90 % kraven i meddelandet om gröna körfält, men vid ungefär 5 % av gränsövergångsställena är väntetiderna fortfarande mycket längre än 15 minuter, främst vid icke-Schengengränser inom EU. För att stödja godsflöden och transportindustrin, säkerställa tillgången till leveranskedjor och förhindra ny brist på produkter, är det nu dags att se till att det finns trafikledning, stödtjänster och utrustning i den utsträckning som krävs för att minimera förseningar.

9. När medlemsstaterna nu börjat vidta nya åtgärder och antalet partiella nedstängningar ökar, rapporteras det redan om att transportarbetare underkastas karantän, att rastplatser stängs och att förare inte kan förnya körkort. Vi bör därför fortsätta att tillämpa meddelandet om gröna körfält så att transporterna fortsätter att flyta, och vid behov förbättra det. Därigenom uppnås, oberoende av omfattningen av andra sanitära åtgärder som vidtagits, åtminstone följande:
- Alla godstransportfordon/-fartyg och all transportpersonal bör fortsätta att behandlas på ett icke-diskriminerande sätt, oavsett fordonets/fartygets ursprung, destination eller registreringsland eller av förarens/besättningens nationalitet.
 - Fordon som transporterar alla typer av varor bör kunna använda ”gröna gränsövergångar”.
 - Ytterligare gränsövergångsförfaranden med anledning av covid-19 bör undvikas och effektiviseras till vad som är strikt nödvändigt. Förare av transportfordon bör inte uppmanas att uppvisa några andra handlingar än id-kort och körkort.
 - Det bör godtas och uppmuntras att handlingar inlämnas/uppvisas på elektroniskt sätt (vi noterar att vissa medlemsstater faktiskt har utnyttjat krisen för att utveckla detta – se nedan).
 - Transitkorridorer genom medlemsstaterna bör upprätthållas, åtminstone längs TEN-T-nätet. Fordon, både fordon med privata chaufförer och fordon i kollektivtrafik, som transiterar genom ett land bör kunna göra detta, oavsett från vilket område de kommer och utan testning, så länge de stannar i transitkorridoren (transitkorridoreerna).
 - I den utsträckning och för den period som krävs för att åtgärda eftersläpningar, skulle medlemsstaterna för att säkerställa smidiga godstransporter kunna föreskriva undantag avseende trafikbegränsningar som för närvarande gäller (helgförbud, nattförbud, bullerförbud och sektoriella förbud osv.).
 - Utegångsförbud bör inte gälla godstransport eller transportarbetare.
 - Tillgången till stödtjänster, såsom tankstationer, en miniminivå av sanitära tjänster (t.ex. rastplatser med toaletter och duschar), catering (t.ex. mat för avhämtning, livsmedelsautomater) och inkvarteringstjänster, bör säkerställas, och medlemsstaterna bör ange var de finns i appen Green Lane – se nedan.
10. Kommissionen är medveten om att orsakerna till trafikstockningar vid ett antal gränser inte bara beror på covid-19 och att långa väntetider har funnits också före den nuvarande pandemin vid just dessa gränsövergångsställen – av organisatoriska skäl och infrastrukturella skäl, såsom ett otillräckligt antal gränsbevakningstjänstemän vid Schengengränserna. I dag är det viktigt att medlemsstaterna på grundval av konceptet gröna körfält optimerar gränspassagen genom intelligenta gränsövervakningssystem, ser över behovet av vissa blockeringsåtgärder och utvecklar intelligenta system, som t.ex. vägavgifter som kan tas ut utan att fordonet behöver stanna. Medlemsstaterna påminns också om att ECDC avråder från oberoende användning av desinfektionsmedel i samband med covid-19⁴.

⁴ <https://www.ecdc.europa.eu/en/publications-data/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions>

11. Covid-19 har varit ett viktigt incitament för att införa digitala lösningar. De kan påskynda förfarandena och hjälpa förare, företag och myndigheter att bättre förutse trafik och vara förberedda. Sådana verktyg, som bygger på elektroniska frakt- och lastningsdokument, ITS/RIS och tullformaliteter, bör vara allmänt tillgängliga, alltid godtas och utvecklas på ett användarvänligt, lättanvänt och automatiserat sätt. Kommissionen kommer fortsatt att tillhandahålla den nödvändiga rättsliga ramen och ekonomiskt stödja ”papperslösa” transporter.
12. Appen Galileo Green Lane som lanserades i april av Europeiska byrån för GNSS (GSA) fick positiv återkoppling från både branschaktörer och medlemsstater. Med hjälp av appen har man kunnat säkerställa att maxgränsen på 15 minuter för varje gränspassage efterlevs tack vare tjänster för lastbilsförare och stöd till gränsmyndigheter. GSA-byrån kommer så snart som möjligt att lansera appen på nytt. Medlemsstaterna uppmanas att översända relevant information till kommissionen, t.ex. om rastplatser och tankstationer, så att den kan läggas in i appen. Kommissionen kommer att överväga om ytterligare funktioner kan läggas till, till exempel att appen utvidgas till att omfatta fler gränspassager i länderna på västra Balkan. Förare och gränsarbetare uppmuntras också att använda appar för kontaktsparning.
13. Vägkontroller av lastbilar är nödvändiga för att garantera trafiksäkerheten. Samtidigt äventyrar de förarnas och inspektörernas säkerhet. För att minska sådana risker under kontrollerna uppmanas medlemsstaterna att i möjligaste mån ersätta fysiska kontroller med kontaktlösa och papperslösa kontroller genom att godta e-dokument och använda digitala lösningar, så att det inte är nödvändigt att gå in i lastbilen för att ladda ned färdskrivaruppgifterna.
14. Godstransporter stannar naturligtvis inte vid EU:s gränser. Riktlinjerna om gröna körfält bidrar till att säkerställa smidig rörlighet för varor⁵ och transportarbetare (inklusive sjöfolk) vid EU:s yttre gränser. Det finns ett stort behov av ökat samarbete med alla angränsande länder, eftersom de är viktiga EU-partner, när det gäller genomförandet och samordningen av åtgärderna för gröna körfält. Nationella myndigheter i EES-länderna och Schweiz samt Förenade kungariket, som behandlas som en EU-medlem till dess att övergångsperioden löpt ut, arbetar i nära kontakt med medlemsstaterna och kommissionen. Kommissionen strävar efter att främja inrättandet av gröna körfält i de sex staterna på västra Balkan (WB6). Detta initiativ syftar till att säkerställa smidiga transitflöden i regionen och med EU och har visat sig vara ett mycket framgångsrikt exempel på regionalt samarbete. Kommissionen kommer att fortsätta arbetet med att förverkliga detta initiativs fulla potential och inser värdet av de nyttiga diskussioner som hållits med transportgemenskapens ständiga sekretariat på detta område. Kommissionen kommer också att fortsätta att ta upp frågor med partnerländer som delar en direkt landgräns med EU (det östliga partnerskapet och Turkiet). Detta inbegriper samarbete om alltför långa väntetider vid gränsövergångsställena och syftar till att säkerställa import utan avbrott av nödvändiga varor (t.ex. medicinska produkter). Ett av många exempel på nyttan av gröna körfält vid sådana gränsövergångar är att de skulle underlätta export av varor för humanitärt bistånd och utvecklingsbistånd till partnerländer för att bekämpa covid-19-pandemin.

⁵ Inbegripet bistånd från rescEU-reserven inom ramen för unionens civilskyddsmekanism till deltagande stater (Norge, Island, Turkiet, Serbien, Montenegro, Nordmakedonien).

III. Transportarbetare är nödvändiga arbetstagare

15. Transportarbetare är oundgängliga för att hålla ekonomin i rörelse. När Europa var nedstängt våren 2020 fortsatte transportarbetarna att utföra sina uppgifter, vid behov även över gränserna, för att säkerställa flödet av förnödenheter, ibland med risk för egen hälsa och välmående.
16. I enlighet med punkt 19 b i rådets rekommendation (EU) 2020/1475⁶ bör transportpersonal klassificeras och godtas som nödvändiga arbetstagare och tjänsteleverantörer av alla medlemsstaters myndigheter och det bör inte krävas att de ska sitta i karantän under utövdandet av deras nödvändiga funktion. Skyddet för deras hälsa bör dock säkerställas fullt ut, inbegripet genom tillgång till lämplig personlig skyddsutrustning vid behov.
17. Medlemsstaterna bör inte kräva systematisk testning av transportarbetare vid gränsövergångsställen eller bakom gränsen. Detta skulle skapa onödiga köer och inverka negativt på gränsövergångstiderna. Det är inte heller genomförbart eller praktiskt för transportpersonal som ofta måste passera gränser flera gånger i veckan.
18. De yrken som omfattas av definitionen av transportpersonal bör inte förtecknas på ett uttömmande sätt. Utöver förare, ombordpersonal, piloter, befälhavare och besättningar, bör den omfatta underhålls-, terminal- och trafikledningspersonal, anställda hos infrastrukturförvaltare, både för gods- och persontransporter osv. All sådan personal bör kunna förflytta sig och passera gränser utan någon som helst begränsning och med vilket transportmedel som helst som de behöver använda för att kunna fullgöra sina uppgifter⁷.
19. Sedan mars månad föreslår kommissionen att man använder ett standardiserat ”intyg för internationella transportarbetare”. Detta intyg får användas av varje person som arbetar ombord på ett transportmedel som befordrar varor eller passagerare, särskilt föraren, av varje person som reser till den ort där det transportmedel på vilket han eller hon ska börja arbeta befinner sig, eller av någon annan person som arbetar inom transportsektorn. Vid passage av unionens inre gränser bör innehavaren av intyget anses vara en internationell transportarbetare. För de syften som omfattas av intyget för internationella transportarbetare bör medlemsstaterna inte kräva att några andra dokument visas upp (t.ex. andra formulär för lokalisering osv.). Detta gäller särskilt landgränser.
20. Intyget har också offentliggjorts i bilaga 40 till EU:s praktiska handledning för gränsbevakningspersonal som medlemsstaternas behöriga myndigheter ska använda när de utför gränskontroller⁸. Kommissionen kommer att undersöka om FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece) skulle kunna besluta om ett sådant erkännande för väg- och järnvägspersonal permanent, som redan är fallet för flyg- och sjöfartsbesättningar.

⁶ Rådets rekommendation (EU) 2020/1475 av den 13 oktober 2020 om en samordnad strategi för inskränkningar i den fria rörligheten med anledning av covid-19-pandemin, EUT L 337, 14.10.2020, s. 3.

⁷ Ett exempel på sådana problem under våren var en lokförare som passerade gränsen med taxi för att hämta sitt lok, eller en lastbilsförare som delade en minibuss med andra personer för att återvända hem.

⁸ Bilaga 40 till EU:s praktiska handledning för gränsbevakningspersonal
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/certificate-for-international-transport-worker.zip>

21. Inom sjöfarten anställs sjöfolk från hela världen, men globala reserestriktioner hindrar för närvarande den reguljära rörligheten för dessa nödvändiga arbetstagare. Många sjömän är för närvarande fast på sina fartyg och arbetar längre än den gräns på elva månader som fastställs i internationell rätt, samtidigt som deras kollegor i land inte kan resa och passera gränser för att byta av dem. Detta hotar att skapa avbrott i försörjningskedjorna och äventyrar sjötransporternas säkerhet.
22. Medlemsstaterna bör därför fortsätta att underlätta resande för sjöfolk, säkerställa deras rörlighet och tillåta dem att när som helst passera gränser och transitera⁹. I likhet med transportarbetare klassificeras sjöfolk i enlighet med punkt 19 h i rådets rekommendation (EU) 2020/1475 som resenärer som har en nödvändig funktion eller ett nödvändigt behov och som inte bör behöva sitta i karantän under utövandet av denna funktion. Dessutom bör medlemsstaterna säkerställa tillgången till viseringstjänster för sjöfolk och tillåta säkra besättningsbyten i hamnar. Fartygsägare bör ge besättningen tillgång till lämplig personlig skyddsutrustning så att deras egen och andras hälsa skyddas vid resor och ombord. I det särskilda sammanhanget för långväga sjötransporter skyddar testning före ombordstigning sjömännen, och det undviker att utbrott uppstår på fartyg när de färdas långt från en hamn och därför är avskurna från snabb tillgång till läkarvård i land. Kommissionens avdelningar och Europeiska utrikestjänsten kommer att fortsätta sitt samarbete med relevanta internationella organisationer för att förbättra rörligheten för besättningsmedlemmar utanför Europa.
23. På liknande sätt behöver fartygskaptener och besättningar på fartyg i inlandssjöfart kunna gå ombord på och lämna fartyget i inlandshamnar längs EU:s vattenvägar. Det är av avgörande betydelse att arbetstagare inom inlandssjöfarten kan resa och passera gränser i EU:s medlemsstater för kontinuerlig logistikverksamhet på EU:s vattenvägar. Om den fria rörligheten för besättningen på fartyg i inlandssjöfart hindras, kan det leda till en risk för att efterlevnaden från fartygsoperatörernas sida av direktiv 2014/112 om arbetstidens förläggning vid transporter på inre vattenvägar äventyras. Operatörer av fartyg i inlandssjöfart bör också ge besättningen tillgång till lämplig personlig skyddsutrustning för att skydda sin egen och passagerarnas hälsa.

IV. Bättre samordning och information

24. Nätverket av nationella kontaktpunkter för transport inrättades och leddes av kommissionen i början av covid-19-pandemin. Tanken bakom inrättandet av detta informella nätverk var att främja samordning och informationsutbyte mellan medlemsstaternas förvaltningar, diskutera problem, inhämta aktuella uppgifter om situationen vid gränserna och utbyta bästa praxis. Möjligheten till snabbt informationsutbyte mellan medlemsstaterna uppmuntrade till tidig återkoppling dem emellan om deras inhemska åtgärder som påverkade övriga medlemsstater, ökade förtroendet och ledde till färre ensidiga åtgärder.
25. När en nödsituation eller kris utlöses genom arrangemanget för integrerad politisk krishantering (IPCR), bör kommissionen därför aktivera nätverket av nationella kontaktpunkter, vilket medför tätare kontakter och informationsflöden.

⁹Meddelande från kommissionen, Riktlinjer för skydd av hälsa, hemtransport och researrangemang för sjöfolk, passagerare och andra personer ombord på fartyg. C(2020)3100, EUT C 119, 14.4.2020, s. 1.

Medlemsstaterna bör utse en officiell nationell kontaktpunkt på lämplig befattningsnivå för att säkerställa samordningen mellan relevanta nationella myndigheter. De nationella kontaktpunkterna för transport bör tillhandahålla nödvändig information om problematiska gränsövergångsställen och sammankallas om omedelbara insatser behövs. Kommissionen uppmuntrar starkt alla medlemsstater att delta aktivt och fullt ut.

26. Medlemsstaternas nationella kontaktpunkter bör tillhandahålla information om transportrelaterade inrikespolitiska beslut, särskilt sådana som påverkar gränsöverskridande rörlighet för gods eller passagerare och rörlighet för transportarbetare. Detta bör om möjligt ske i god tid innan åtgärderna införs, för att möjliggöra återkoppling och ge övriga medlemsstater och kommissionen möjlighet att reagera. Medlemsstaterna bör också vid behov involvera andra relevanta ministerier och avdelningar, och kan använda forumet för att utbyta information och idéer om bästa praxis.
27. Nätverket har visat sig vara ett effektivt verktyg som har möjliggjort snabbt informationsutbyte och en omfattande bedömning av effekterna av sådana åtgärder för att förhindra spridning som påverkar transporter. Nätverket har utnyttjats mindre regelbundet under sommarmånaderna, men vi föreslår nu en nystart av nätverket av kontaktpunkter för att ta itu med de nya ansvarsområden med avseende på de gröna körfälten som anges i detta meddelande, vilket också efterfrågades i rådets slutsatser – se nedan.
28. För att möjliggöra en bättre överblick bör all information om rörlighet för privatresenärer och yrkesmässiga leverantörer av transporttjänster finnas tillgänglig online på en enda uppdaterad och lättanvänd webbplats. Kommissionen kommer därför att flytta över innehållet på webbplatsen med uppgifter om regeringarnas åtgärder mot covid-19 till webbplatsen Reopen EU.

V. Multimodala gröna körfält

29. I det ursprungliga meddelandet om gröna körfält anges att det inte bör ta mer än 15 minuter att passera de gröna gränsövergångarna för all godstransport. För att uppnå detta 15-minutersmål måste alla kontroller och all screening begränsas till ett minimum. Detta gäller alla godstransportfordon, tåg, fartyg och flygplan. Målet är att göra transportsektorn så effektiv som möjligt och minimera kostsamma störningar.
30. Trycket på förändringar till följd av den rådande krisen bör också driva på förändringar som är i den inre marknadens intresse, för att uppnå hållbarhet och digitalisering som banar väg för återhämtning. Kommissionen uppmanar därför till att säkerställa att de gröna körfälten fungerar multimodalt och intermodalt och att alla transportsätt utnyttjas till sin fulla potential.
31. Covid-19-pandemin har visat att godstransporter på järnväg inte bara är ett miljövänligt utan också ett pålitligt och motståndskraftigt transportsätt. Järnvägstransporterna var avgörande för att hålla leveranskedjorna intakta under krisen och intermodala transporter kräver färre mänskliga kontakter än vägtransporter (endast för lastning/lossning) och färre förare är inblandade. Genom pandemin uppstod en särskild situation med överkapacitet för godstransporter på järnväg på grund av att persontrafiken på järnväg minskade kraftigt. Prestandaövervakningen av godskorridorerna på järnväg visar att godstransporternas punktlighet ökade betydligt

under den inledande fasen av nedstängningarna i april, när passagerartrafiken var reducerad: rapporterade förseningsminuter minskade med en tredjedel till hälften¹⁰.

32. Denna förbättrade prestanda för godstransporterna på järnväg måste bibehållas. Både infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör fokusera på att minimera förseningarna vid gränserna och öka flexibiliteten. För detta ändamål skulle järnvägsföretag kunna utnyttja de arrangemang för internationell beredningsplanering som inrättades efter stängningen av Rastatt-linjen¹¹ på bästa sätt. Dessa erbjuder ett nätverk för samordning och informationsutbyte på operativ nivå vid nödsituationer. Kommissionen kommer att överväga att lägga fram ett lagstiftningsförslag för att kräva kontinuerlig övervakning av godstågens tidtabellstillförlitlighet och punktlighet vid gränsstationerna, inbegripet väntetider vid gränsövergångsställena på kartan i bilagan.
33. För att undvika stopp vid gränserna på grund av tekniska kontroller och på så sätt påskynda gränspassager och uppnå ett verkligt gemensamt europeiskt järnvägsområde, nu när det fjärde järnvägspaketets tekniska pelare är i kraft i alla medlemsstater i slutet av oktober, bör medlemsstaterna påskynda avskaffandet av nationella regler som kräver inspektioner av tåg vid gränserna (bromsprov osv.) utöver vad som krävs enligt EU:s regler som i sig ger fullgoda säkerhetsgarantier. Sådana ytterligare inspektioner tar för närvarande ofta mycket längre tid än målet för gränsövergångstider på 15 minuter. Infrastrukturförvaltarna bör främja tillförlitliga godstransporter på järnväg och snabba gränspassager genom förstärkt samarbete¹² i fråga om prioriteringsregler för tilldelning av spårkapacitet och operativ förvaltning av gränsöverskridande järnvägstrafik.
34. Utan att det får äventyra säkerheten föreslås det att man utnyttjar den flexibilitet som de befintliga reglerna erbjuder för banavsnitt mellan gränsstationer som är belägna nära gränsen och tillåter förare med språknivå A2 att köra tåg (i stället för nivå B1, som normalt krävs).¹³ Detta tillvägagångssätt skulle särskilt lämpa sig för ”enkla” linjer som passerar gränser. Alternativt skulle gränspassager kunna underlättas genom en större flexibilitet när det gäller de språk som förare kan använda för kommunikation om säkerhetskritiska frågor. Detta skulle vara möjligt om kommunikation enligt de standarder som krävs enligt unionsrätten kan säkerställas genom användning av språk som för närvarande inte anges av infrastrukturförvaltarna, men som både föraren och kontrollcentrumet behärskar. Slutligen skulle

¹⁰ Se den kundinformationsplattform (Customer Information Platform), som tillhandahålls av RailNetEurope:

<https://cip.rne.eu/>

¹¹ På grund av en incident nära Rastatt i Tyskland den 12 augusti 2017 stängdes ett mycket trafikerat järnvägsavsnitt – en del av järnvägskorridoren Rhen-Alperna – för trafik i nästan två månader. Eftersom de alternativa järnvägslinjerna hade begränsad kapacitet och interoperabilitet, ledde incidenten till mycket stora ekonomiska förluster och var till skada för godstransporterna på järnväg. Kommissionen fann i samarbete med viktiga berörda parter lösningar på europeisk nivå genom att åtgärder fastställdes för att minska följderna av sådana incidenter på ett effektivare sätt i framtiden. I den resulterande handboken för internationell beredningsplanering beskrivs standarder som – i händelse av en internationell störning – gör det möjligt att fortsätta järnvägstrafiken på högsta möjliga nivå och säkerställer bättre information om störningens status, vidtagna åtgärder, alternativ och påverkan på trafikflödena.

https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/sites/primeinfrastructure/files/annex_to_point_9a_consingency_handbook_0.pdf

¹² Se artikel 37 i direktiv 2012/34/EU.

¹³ Se punkt 8.3 i bilaga VI till direktiv 2007/59/EG.

godstransporter på järnväg kunna underlättas ytterligare och kapaciteten kunna ökas om medlemsstaterna inrättade arrangemang mellan järnvägsföretag som gör det möjligt att låta förare med särskilda kunskaper om godsvagnar arbeta tillsammans med förare som vanligtvis arbetar på persontåg och som har de språkkunskaper/den linjekännedom som krävs för internationella sträckor.

35. Sjöfarten har varit fullt operativ under hela pandemin och levererat livsmedel, medicinsk utrustning, energiprodukter och andra varor till Europa. Sektorn står för 75 % av EU:s handel med resten av världen och 30 % av godstransporterna på den inre marknaden. Därför är det av grundläggande betydelse för EU:s ekonomi och dess försörjning med ombärliga och andra varor att denna sektor fungerar utan avbrott.
36. För att säkerställa en smidig sjöfart och handelsflöden utan avbrott bör omdirigering av fartyg och försenat hamntillträde i möjligaste mån undvikas. Medlemsstaterna bör tillåta byte av besättning i deras hamnar och sjöfolk kan behöva stanna på hotell eller tillfällig inkvartering medan de väntar på sina resrutter eller påmönstring. På så sätt undviks avbrott i hamnverksamheten på grund av att fartyg väntar på att byta av besättningar eller på grund av andra covid-relaterade restriktioner.
37. Medlemsstaterna bör vid tillämpningen av sina nationella bestämmelser om tillsynsorganens kontroller av regelefterlevnaden inom inlandssjöfarten, inbegripet de nationella bestämmelser som införlivar direktiv 2016/1629, ta hänsyn till behovet av att undvika onödiga förseningar i transportverksamheten.
38. När det gäller intyg för besättningsmedlemmar på fartyg i inlandssjöfart, med undantag för dem som omfattas av direktiv 96/50, bör medlemsstaterna vid tillämpningen av sina nationella bestämmelser sträva efter att säkerställa möjligheten för besättningar på fartyg i inlandssjöfart att fortsätta sin verksamhet i sin respektive kapacitet fram till slutet av perioden med exceptionella pandemirelaterade restriktioner. Ett liknande tillvägagångssätt bör tillämpas för att förlänga anställningsavtal, om det är omöjligt att byta ut en besättning därför att en annan besättning inte finns tillgänglig. Det kan vara omöjligt för vissa besättningsmedlemmar att genomgå regelbundna läkarundersökningar, och därför rekommenderas pragmatiska lösningar som undantagsvis tillåter att de börjar eller fortsätter sin tjänstgöring, om en sådan möjlighet föreskrivs i nationell lagstiftning.
39. Infrastrukturförvaltare bör säkerställa flexibel drift dygnet runt av all gränsöverskridande infrastruktur i inlandssjöfart för att möjliggöra drift av fartyg och undvika onödig väntetid.
40. Hamn- och terminaltjänster, som är viktiga portar för global handel och multimodala transporter, har fortsatt att vara i drift under pandemin, samtidigt som de har anpassat sina arbetsmetoder för att minska antalet fysiska kontakter i samband med kontroller och omlastningar (t.ex. automatisk incheckning vid ingången, reglerat tillträde till diskarna, digital överföring av transportdokumentation) och använt personlig skyddsutrustning när kontakt inte kunnat undvikas. Infektioner eller karantän hos en betydande del av terminalpersonalen skulle kunna störa logistikkedjan, vilket skulle leda till förseningar i varudistributionen och blockera verksamheten uppströms. För att säkerställa en smidig överföring av gods till olika transportsätt för vidare transport bör terminal- och hamnoperatörerna därför ha de resurser som krävs för att skydda sina

arbetstagare och kontinuiteten i terminalverksamheten. Automatisering av drift och digitalt datautbyte i stället för pappersdokument bör om möjligt stödjas.

41. Under våren och sommaren stod vissa hamnar och inlandsterminaler inför en ansamling av tomma containrar på grund av störningar i leveranskedjorna, vilket ledde till överbelastning av varven och avbrott i den dagliga driften. Rederierna bör sträva efter att upprätthålla ett kontinuerligt och stabilt flöde i sina tjänster, medan hamnmyndigheterna bör övervaka situationen och vid behov hjälpa terminaloperatörerna att lösa eventuella problem i samband med avbrott. För att underlätta flödet av varor i hamnar bör medlemsstaterna, när så är möjligt och nödvändigt, inom ramen för sitt utrymme för skönsmässig bedömning enligt relevanta bestämmelser i unionslagstiftningen tillämpa flexibilitet i tullförfaranden och andra formaliteter, till exempel när det gäller att förlänga tidsfrister.
42. Samtidigt vidtog medlemsstaterna åtgärder för att underlätta flygfraktverksamheten och hävde i ett tidigt skede alla sina restriktioner som förbjuder fraktflygningar samt omotiverade restriktioner för flygande personal som utför flygfrakt för att säkerställa kontinuiteten i leveranskedjan. För att undvika störningar i transporten av varor bör medlemsstaterna fortsätta att säkerställa en smidig fraktverksamhet genom hela den nuvarande nya smittspridningen och eventuella påföljande infektionsvågor, bland annat genom att hålla flygplatserna öppna för fraktverksamhet eller upprätthålla tillräcklig kapacitet för lasthantering när flygplatser stängs av ekonomiska skäl.

VI. Mot en krisberedskapsplan och bättre sätt att hantera undantag

43. Tack vare det mycket goda samarbetet med Europaparlamentet och rådet antogs undantagslagstiftning och sektorsspecifika undantag på rekordtid tidigare i år. I kombination med ett antal sektorsspecifika riktlinjer som utfärdats av kommissionen bidrog de till att hjälpa transportföretagen att hantera störningar i flöden och leveranskedjor. Ett snabbt agerande, om och när det behövs, är en avgörande faktor. EU-lagstiftningen kan dock fortfarande anpassas bättre till krissituationer.
44. Undantag från kör- och viloperioder för förare under extraordinära omständigheter kan vara nödvändiga, men dessa undantag måste vara strikt kortvariga (t.ex. för att åtgärda en tillfällig brist på förare), och de får under inga omständigheter äventyra säkerheten och anständiga arbetsvillkor för förarna eller transparensen för tillsynsmyndigheterna. I situationer som påverkar alla eller de flesta medlemsstater på ett likartat sätt vore det bättre att tillämpa liknande allmänna principer (begynnelsedatum, slutdatum, varaktighet) för undantag i alla berörda medlemsstater. Som en del av den framtida beredskapsplan som nyligen begärdes av rådet (se nedan) kommer kommissionen att överväga ändringar av lagstiftningen för att åstadkomma ett mer rationellt system för undantag från vägtransportreglerna om kör- och viloperioder. För att hantera de akuta behoven i samband med de nya utbrotten av covid-19-pandemin kommer kommissionen att ge medlemsstaterna vägledning för att säkerställa en miniminivå av samordning av de undantag som kan komma att antas på nationell nivå. Det skulle till exempel vara meningsfullt att tillåta liknande tillfälliga undantag som de som tilläts i våras i fråga om lastbilsförarens viloperioder och vilovillkor, exempelvis den tidsbegränsade möjligheten att sova i förarhytten.

45. Omnibusförordningen¹⁴ föreskrev tidsbegränsade undantag från befintliga EU-regler för alla landtransportsätt och för sjöfartsskydd. I förordningen fastställs tillfälliga åtgärder för att förlänga giltighetstiden för vissa certifikat, intyg, bevis, körkort och tillstånd samt uppskjutande av vissa regelbundna kontroller och regelbundna fortbildningar. Alla flexibilitetsbestämmelser i denna förordning har utnyttjats av åtminstone några medlemsstater, vilket visar att de verkligen var nödvändiga och användbara. Mot bakgrund av de nya utbrotten av covid-19-pandemin är kommissionen beredd att föreslå en uppdatering av ordningen på ett sätt som gör det möjligt för alla medlemsstater att dra nytta av eventuella nödvändiga undantag, även de medlemsstater som har utnyttjat möjligheten att välja att inte omfattas av den nuvarande omnibusförordningen.
46. Alla lagstiftningsåtgärder av detta slag är dock av tillfällig natur, dvs. utformade för en viss period med tidsbegränsad verkan. På medellång sikt bör all transportlagstiftning granskas för att kontrollera om den är krissäker. Vid behov bör särskilda bestämmelser införas som gör det möjligt att hantera nödsituationer.
47. Enligt Internationella arbetsorganisationens sjöarbetskonvention från 2006 ska den maximala tjänstgöringen ombord innan en sjöman har rätt till hemresa vara elva månader. Förlängningar utöver denna period kan inverka negativt på sjöfolkets hälsa, leda till trötthet och därmed äventyra sjösäkerheten.
48. Hamnstater spelar en roll när det gäller att säkerställa genomförandet av sjöarbetskonventionen. I samförståndsavtalet om hamnstatskontroll¹⁵ uppmanas medlemshamnstaternas kontrollmyndigheter att vid alla inspektioner fokusera på frågor med anknytning till sjöarbetskonventionen och anställningsavtal för sjöfolk som löpt ut. I cirkuläret anges att omständigheter som gör en hemresa svårare eller mer betungande inte utgör ett fall av force majeure. Kommissionen uppmanar medlemsstaterna att följa detta tillvägagångssätt.
49. Inspektioner inom ramen för hamnstatskontrollen är nödvändiga för att säkerställa transportsäkerheten och bör genomföras med jämna mellanrum. Medlemsstaterna eller relevanta behöriga myndigheter bör se till att inspektörerna har tillräcklig tillgång till personlig skyddsutrustning för att kunna skydda sig under inspektionerna. Som i alla andra situationer med besökare ombord bör sjöfolk också bära personlig skyddsutrustning vid inspektioner, och denna utrustning bör tillhandahållas av fartygsägaren i tillräckliga mängder.
50. För sjöfolk är intyg, särskilt medicinska sådana, och därmed sammanhängande kontroller nödvändiga för att fastställa deras hälsa och välbefinnande och deras utbildningsnivå. Sjösäkerheten garanteras och sannolikheten för olyckor minskar om dessa intyg förnyas och/eller förlängs i enlighet med kraven i tillämplig unionsrätt och internationell rätt.

¹⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/698 av den 25 maj 2020 om särskilda och tillfälliga åtgärder med anledning av covid-19-utbrottet avseende förnyelse av eller förlängning av giltigheten för vissa certifikat, intyg, bevis, körkort och tillstånd samt uppskjutande av vissa regelbundna kontroller och regelbundna fortbildningar inom vissa av transportlagstiftningens områden, EUT L 165, 27.5.2020, s. 10.

¹⁵ Godkänt och offentliggjort genom PSCircular 97 Rev. 4 av den 15 september 2020

51. På luftfartsområdet föreskrevs i två förordningar¹⁶ tillfälliga undantag från vissa befintliga EU-regler mot bakgrund av den exempellösa nedgången i flygtrafiken till följd av covid-19-pandemin. För det första ledde pandemin till svårigheter att uppfylla vissa bestämmelser i lufttrafikförordningen¹⁷ och direktivet om markttjänster¹⁸. Kommissionen har antagit tillfälliga regler för att ge de berörda aktörerna, medlemsstaterna och kommissionen den nödvändiga lättnaden från vissa administrativa regler och för att säkerställa bättre ekonomiska utsikter för aktörerna i den berörda sektorn. Mot bakgrund av den utdragna krisen är kommissionen beredd att vid behov använda sina delegerade befogenheter för att förlänga de relevanta undantag som föreskrivs i lufttrafikförordningen. För det andra, när det gäller ankomst- och avgångstider, upphävdes ”använd-eller-förlora-det”-principen för sommaren 2020, och kommissionen har sedan dess använt sina delegerade befogenheter till att förlänga undantaget till tidtabellsperioden vintern 2020/2021. Dessutom kommer kommissionen snart att föreslå en ändring av reglerna om ett upphävande av ankomst- och avgångstider för att säkerställa ett effektivt utnyttjande av flygplatskapaciteten och en bättre överensstämmelse mellan upphävandet och den faktiska och prognostiserade nivån på flygtrafiken. Därigenom är det tänkt att missbruk av undantaget kan undvikas genom att det förenas med vissa villkor.
52. I rådets nyligen antagna slutsatser¹⁹ erkändes behovet av att se på transportarbetarnas och transportföretagens rörlighet ur ett europeiskt och internationellt perspektiv. I slutsatserna noterades att *i kristider [bör] stängningen av gränser inom Europeiska unionen [...] undvikas och varuflödet, inbegripet genom införselställena till Europeiska unionen, bör förbli smidigt*. Rådet uppmanade kommissionen att *utarbete en beredskapsplan för pandemier och andra allvarliga kriser för den europeiska godstransportsektorn, inbegripet inrättande av enhetliga regelverk för undantag som ska tillämpas när pandemier och andra allvarliga krissituationer uppstår och åtgärder för att säkerställa samordning på EU-nivå och klara riktlinjer som [...] grundas på [...] en bedömning av de åtgärder som vidtagits för att hantera covid-19-krisen*.
53. I detta meddelande anges referensen för de mycket angelägna inslagen i en beredskapsplan. Kommissionen har åtagit sig att grundligt bedöma och genomföra omfattande samråd vid utarbetandet av en beredskapsplan för pandemier som möjliggör flexibla, snabbt genomförbara, ändamålsenliga och effektiva åtgärder. Planen bör omfatta gods- och persontransporter. Kommissionen avser att lägga fram denna plan tillsammans med de lagstiftningsförslag som förtecknas i detta meddelande under 2021 och ser fram emot ett smidigt samarbete med Europaparlamentet och rådet.

¹⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/459 av den 30 mars 2020 om ändring av förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser, EUT L 99, 31.3.2020, s. 1, och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/696 av den 25 maj 2020 om ändring av förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, med anledning av covid-19-pandemin, EUT L 165, 27.5.2020, s. 1.

¹⁷ 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.

¹⁸ Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för markttjänster på flygplatserna inom gemenskapen, EGT L 272, 25.10.1996, s. 36.

¹⁹ Rådets slutsatser om politiska överväganden gällande en beredskapsplan för pandemier och andra allvarliga kriser för den europeiska godstransportsektorn

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12060-2020-INIT/sv/pdf>

Handlingsplan för beredskap för pandemier inom transportsektorn

- Översyn av bestämmelserna i omnibusförordningen.
- Systematisk genomgång av EU-lagstiftningen för att lägga till krisbestämmelser där så behövs.
- Vägledning till medlemsstaterna för att säkerställa en miniminivå av samordning av undantagen från vägtransportbestämmelserna om kör- och viloperioder.
- Förslag på kriterier för grundläggande minimitjänster på området för persontransporter,
- Kontinuerlig övervakning av godstågens tidtabellstillförlitlighet och tidsprestanda vid gränstationer, inbegripet tider för stationsuppehåll.
- Översyn av EU:s regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser.
- Förlängning genom en delegerad akt av undantagsåtgärder för tillhandahållande av lufttrafik mot bakgrund av covid-19-pandemin, när detta är motiverat enligt tillämpliga kriterier.

VII. Viktiga förbindelser för passagerare

54. De gröna körfälten var ursprungligen inriktade på att hålla godsflöden intakta och säkerställa tillgången till grundläggande tjänster, men det är lika viktigt att säkerställa viktiga förbindelser för passagerare, såväl inom och mellan medlemsstaterna som utanför dessa. Alla som behöver resa av arbets- eller familjeskäl²⁰ bör i princip kunna göra det. Detta kommer att vara fallet för dem som inte kan arbeta hemifrån, för dem som följer skolundervisningen i skolan, för hälso- och sjukvårdspersonal, för gränsöverskridande tjänsteleverantörer och säsongsarbetare osv.
55. Medlemsstaterna och de lokala myndigheterna bör – som princip – inte förbjuda tillhandahållandet av transporttjänster²¹. Restriktioner för enskilda transporter (t.ex. bilar, motorcyklar eller cyklar) bör också undvikas, eftersom risken för att de ska sprida viruset är mycket liten. Ett adekvat utbud av kollektiva transporter måste upprätthållas i städer och regioner, och restriktioner är inte motiverade om lämpliga hälsoåtgärder och sanitära åtgärder har vidtagits. Eftersom lämpliga åtgärder för att begränsa spridningen av sjukdomen har säkerställts, är flygrestriktioner för närvarande inte heller nödvändiga för att hantera den ihållande covid-19-pandemin.
56. Grundläggande minimitjänster med flygplan, bussar, bilar, tåg och färjor måste fortsatt säkerställas i hela EU, vid behov med hjälp av offentligt ekonomiskt stöd i enlighet med unionsrätten. Sådana transporter spelar en central roll under rådande förhållanden eftersom de ger grundläggande möjligheter till rörlighet, även för kritiska yrkesgrupper, som därmed kan sköta sina uppgifter. Transporter kan och bör tillhandahållas på ett säkert sätt i enlighet med kommissionens riktlinjer om att gradvis återställa transporttjänster och kommunikationer – covid-19²². Transitkorridorerna bör fortsätta att fungera för landtransporter. Det finns nu covid-säkerhetsprotokoll för luftfart, sjöfart, inlandssjöfart och tågresor. Det är också sannolikt att digitala passagerarlokaliseringsformulär och kontaktspårningsappar kommer att spela en viktig roll.

²⁰ Inbegripet personer i vederbörligen styrka relationer.

²¹ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/council-proposal-coordinated-approach-restriction-movement_en.pdf

²² 2020/C 169/02