



Brussel, 28.10.2020
COM(2020) 685 final

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE
EUROPESE RAAD EN DE RAAD**

**de green lanes versterken om de economie tijdens de COVID-19-pandemie op gang te
houden**

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE EUROPESE RAAD EN DE RAAD

de green lanes versterken om de economie tijdens de COVID-19-pandemie op gang te houden

I. Inleiding

1. Na de uitbraak van de COVID-19-pandemie bij het begin van het voorjaar van 2020 hebben de lidstaten hun grenzen op versnipperde en ongecoördineerde wijze gesloten, ook voor het goederenverkeer, om de volksgezondheid te beschermen. Hierdoor ontstond aanvankelijk een verstoring van de eengemaakte markt, met lange wachttijden voor vrachtwagens aan de grenzen, en viel de vrachtluchtvaart stil. Dat veroorzaakte tekorten en onzekerheid over de levering van goederen en mondde uit in hamstergedrag en schaarste, zelfs aan essentiële medische goederen.
2. Als follow-up van de Richtsnoeren voor grensbeheermaatregelen tot bescherming van de gezondheid en tot waarborging van de beschikbaarheid van goederen en essentiële diensten¹ heeft de Commissie daarom op 23 maart een mededeling² over de toepassing van green lanes aangenomen. Het centrale opzet van die green lanes is de continuïteit van de toeleveringsketens op de eengemaakte markt waarborgen en mogelijke tekorten voorkomen. In de mededeling is bepaald dat het voor een vrachtwagen, ongeacht de goederen die hij vervoert, op de routes van het trans-Europees vervoersnetwerk niet meer dan 15 minuten in beslag mag nemen om een binnengrens over te steken. De mededeling voorziet ook in begeleidende maatregelen voor werknemers in de vervoerssector.
3. De sluiting van de grenzen en de herinvoering van andere maatregelen of controles van vervoerswerknemers, op of na de grens, kunnen tot een ernstige sociale en economische ontwrichting leiden en grote problemen veroorzaken voor het vrachtverkeer en de logistiek, alsook voor het verkeer van personen, met name tijdens crisisperiodes. Bovendien is het sluiten van de grenzen voor het vervoer van goederen in dit stadium niet doeltreffend om de verspreiding van het virus tegen te gaan³.
4. De kerndoelstelling inzake de maximale wachttijd op de green lanes is bij de meeste grensovergangen gehaald.

¹ C(2020) 1753 final.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=uriserv:OJ.CI.2020.086.01.0001.01.NLD&toc=OJ:C:2020:086I:TOC>

² C(2020) 1897 final.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A52020XC0324%2801%29&qid=1603452374896>

³ Grenssluitingen zullen de opkomst van het virus in een land alleen vertragen als ze bijna volledig zijn en wanneer ze snel worden toegepast in de vroege fasen voorafgaand aan de detectie van het eerste autochtone geval. Dat is alleen haalbaar in specifieke, geïsoleerde omgevingen, zoals bv. eilandstaten. <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions-september-2020.pdf>

Op 19 maart 2020 moesten vrachtwagens zeer lang aanschuiven aan de grenzen, met lange rijen aan de grenzen tussen Duitsland en Polen (tussen 20 en 50 km), tussen Duitsland en Frankrijk (meer dan 20 km), tussen Tsjechië en resp. Duitsland (13 km) en Slowakije (16 km), tussen Slowakije en Hongarije (16 km) en tussen Hongarije en Roemenië (16 km). Bij andere grensovergangen bedroegen de wachttijden tussen één en drie uur: bv. tussen Frankrijk en Italië, tussen Frankrijk en Duitsland; tussen Slovenië en Kroatië; tussen Hongarije en Roemenië; tussen Duitsland en België en tussen Slowakije en Hongarije. Zonder maatregelen had deze situatie tot de instorting van de interne markt voor goederen en de verstoring van de toeleveringsketens kunnen leiden. Het passagiersverkeer kwam tijdens de piek van de pandemie grotendeels tot stilstand. Dankzij de maatregelen van de Unie en de volledige medewerking van de lidstaten voor de uitvoering daarvan, is het goederenvervoer blijven functioneren.

De naleving van de mededeling betreffende green lanes heeft tot een aanzienlijke daling van de wachttijden aan de grenzen geleid en had dus een positieve impact op het goederenvervoer.

5. Nu de pandemie weer opflakkert, is het cruciaal om de economie en het bedrijfsleven zo weinig mogelijk te verstoren met nieuwe maatregelen. Zowel het bedrijfsleven als de vervoerssector zijn zwaar getroffen door de crisis en zijn niet bestand tegen een nieuwe klap. Gezien de ernstige gevolgen van de aan COVID gerelateerde verliezen en de economische neergang is het nu cruciaal dat de economie kan blijven draaien. Het goederenvervoer is voor de Unie systeemrelevant om haar economie zowel intern als internationaal in beweging te houden. Dit is alleen mogelijk als goederen en diensten vrij kunnen circuleren in een functionerende en robuuste eengemaakte markt en als de essentiële connectiviteit wordt gewaarborgd voor vervoerswerknemers en passagiers, voor zover dit verenigbaar is met de volksgezondheidstoestand. Bedrijven, fabrieken, medische voorzieningen en handel moeten erop kunnen rekenen dat de toeleveringsketens zullen functioneren en dat het personeel zich zal kunnen verplaatsen, ook over de grenzen heen.
6. De in de mededeling van maart 2020 geformuleerde doelstellingen zijn nog steeds relevant. Toch moeten we, zeven maanden na die mededeling, een aantal principes van de green lanes aanscherpen op basis van de opgedane ervaring en de green lanes klaarmaken voor het geval de pandemie weer opflakkert. Deze mededeling voorziet in maatregelen om het goederenverkeer en het vrij verkeer van vervoerswerknemers te blijven waarborgen in het licht van de gecombineerde economische en gezondheidskwesties waarmee we worden geconfronteerd.
7. Om ervoor te zorgen dat de door de EU gelanceerde green lanes de economie doeltreffend blijven ondersteunen en bijdragen tot het herstel, moeten we de resterende belemmeringen aanpakken en een goed functionerende eengemaakte markt behouden. Dit impliceert de vlotte doorstroming van het goederenvervoer waarborgen, essentiële werknemers in het vervoer ondersteunen, de multimodale logistiek verbeteren en passagiers te allen tijde een minimale connectiviteit bieden. Coördinatie, samenwerking en transparantie zijn onmisbaar gebleken en zullen dat blijven om de eengemaakte markt te wapenen tegen toekomstige crises.

II. De green lanes versterken: een vlotte doorstroming van het goederenverkeer en de logistiek waarborgen

8. Terwijl de in de mededeling over de green lanes vastgestelde streefcijfers bij 90 % van de 178 grensovergangen op het TEN-T-netwerk worden gehaald, zijn de wachttijden bij ongeveer 5 % van de grensovergangen nog steeds veel langer dan 15 minuten, vooral aan de niet-Schengengrenzen binnen de EU. Om de goederenstromen en de vervoerssector te ondersteunen, de beschikbaarheid van toeleveringsketens te waarborgen en nieuwe schaarstes te voorkomen, moet er nu voor worden gezorgd dat het nodige verkeersbeheer en de nodige ondersteunende diensten en uitrusting beschikbaar zijn om het oponthoud tot een minimum te beperken.
9. Nu de lidstaten nieuwe maatregelen nemen en het aantal gedeeltelijke lockdowns toeneemt, ontvangen we meldingen en zien we voorbeelden van vervoerswerknemers die in quarantaine moeten gaan, rustplaatsen die worden gesloten en chauffeurs die hun rijbewijs niet kunnen verlengen. We moeten de green lanes blijven toepassen om een vlot vervoer te verzekeren, en ze waar nodig nog verbeteren. Ongeacht de omvang van andere sanitaire maatregelen moeten we er zo minstens voor zorgen dat:
 - de niet-discriminerende behandeling van alle vrachtvoertuigen/vaartuigen en vervoerspersoneel gewaarborgd blijft, ongeacht hun herkomst, bestemming, land waar het voertuig/schip is ingeschreven of de nationaliteit van de chauffeur/bemanning;
 - voertuigen die voor professioneel goederenvervoer worden gebruikt, bij grensovergangen gebruik kunnen maken van “green lanes”;
 - extra grensprocedures in verband met COVID-19 worden vermeden en beperkt tot het strikt noodzakelijke. Bestuurders mag niet worden gevraagd om andere documenten over te leggen dan hun identiteits- of rijbewijs;
 - de elektronische indiening/weergave van documenten volstaat en wordt aangemoedigd (we merken op dat sommige lidstaten de crisis te baat hebben genomen om dit mogelijk te maken – zie hieronder);
 - transitcorridors door de lidstaten worden gehandhaafd, ten minste op het TEN-T-netwerk. Voertuigen, zowel privéwagens als collectief vervoer, moeten zonder tests een land kunnen doorkruisen, ongeacht de zone waaruit ze afkomstig zijn, zolang zij de transitcorridor(s) niet verlaten;
 - gedurende de tijd die nodig is om de eventuele achterstand weg te werken, de lidstaten afwijkingen kunnen toestaan van de geldende rijbeperkingen (rijverboden tijdens het weekend of de nacht, geluids- en sectorale verboden enz.) om een vlot vrachtverkeer te waarborgen;
 - er geen avondklok wordt opgelegd aan het goederenvervoer of vervoerswerknemers;
 - de beschikbaarheid wordt gewaarborgd van ondersteunende diensten, zoals toegang tot tankstations, een minimumniveau van sanitaire voorzieningen (bv. rustplaatsen met toiletten en douches), catering (bv. afhaalmaaltijden, voedselautomaten) en accommodatie, en de lidstaten de locatie daarvan bekendmaken via de green lanes-app – zie hieronder.

10. De Commissie erkent dat de oorzaken van files bij een aantal grensposten niet alleen verband houden met de COVID-pandemie en dat er aan deze grensposten ook vóór de huidige pandemie reeds lange wachttijden waren, door organisatorische en infrastructurele aspecten, zoals een gebrek aan grenswachten bij de Schengengrenzen. Vandaag is het belangrijk dat de lidstaten, op basis van het green lanes-concept, de grensoverschrijdingen optimaliseren middels intelligente grensbewakingsystemen, de noodzaak van bepaalde blokkeringsmaatregelen herbekijken en intelligente systemen ontwikkelen, zoals tolsystemen waarvoor voertuigen niet hoeven te stoppen. De lidstaten worden ook aan herinnerd aan het advies van het ECDC tegen het onverantwoorde gebruik van ontsmettingsmiddelen in verband met COVID⁴.
11. COVID-19 was een belangrijke stimulans voor de uitrol van digitale oplossingen. Zij kunnen de procedures versnellen en chauffeurs, bedrijven en autoriteiten helpen om het verkeer beter te voorspellen en voorbereid te blijven. Dergelijke instrumenten, op basis van elektronische vracht- en laaddocumenten, ITS/RIS en douaneformaliteiten, moeten breed beschikbaar zijn, steeds worden aanvaard en worden ontwikkeld met oog voor gebruiksvriendelijkheid, laagdrempeligheid en automatisering. De Commissie zal blijven zorgen voor het vereiste wetgevend kader en blijft financiële steun verlenen voor “papierloos” vervoer.
12. Zowel belanghebbenden uit de sector als de lidstaten hebben positieve feedback gegeven over de in april door het GSA-agentschap gelanceerde green lane-applicatie voor Galileo. Die heeft ervoor gezorgd dat de naleving van de maximale wachttijd van 15 minuten bij elke grensoverschrijding werd gemonitord dankzij diensten voor vrachtwagenchauffeurs en de ondersteuning van grensautoriteiten. Het GSA-agentschap zal de app zo snel mogelijk opnieuw lanceren. De lidstaten wordt verzocht relevante informatie die in de green lanes-app moet worden opgenomen, bijvoorbeeld over rustfaciliteiten en tankstations, mee te delen aan de Commissie. De Commissie zal bekijken of er extra functies aan de app kunnen worden toegevoegd, bijvoorbeeld door meer grensovergangen in de landen van de Westelijke Balkan op te nemen. Chauffeurs en grensarbeiders worden ook aangemoedigd om apps voor contacttracering te gebruiken.
13. Wegcontroles van vrachtwagens zijn essentieel om de verkeersveiligheid te waarborgen. Tegelijkertijd vormen zij een risico voor de gezondheid en veiligheid van chauffeurs en inspecteurs. Om de risico's te beperken, worden de lidstaten aangemoedigd fysieke controles zoveel mogelijk te vervangen door contactloze en papierloze controles, door e-documenten te aanvaarden en gebruik te maken van digitale oplossingen waardoor de tachograafgegevens niet langer in de cabine moeten worden gedownload.
14. Goederenvervoer stopt uiteraard niet aan de grenzen van de EU. De richtsnoeren inzake green lanes dragen bij tot een vlotte mobiliteit van goederen⁵ en vervoerspersoneel (onder wie zeevarenden) aan de buitengrenzen van de EU. Er is een grote behoefte aan nauwere samenwerking met alle buurlanden. Zij zijn voor de Unie belangrijke partners voor de verwezenlijking en coördinatie van de green lanes. De

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

⁵ Dankzij bijstand uit de rescEU-reserve in het kader van het Uniemechanisme voor civiele bescherming aan deelnemende staten (Noorwegen, IJsland, Turkije, Servië, Montenegro, Noord-Macedonië).

nationale autoriteiten van de EER-landen en Zwitserland, alsook die van het Verenigd Koninkrijk, dat tot het eind van de overgangperiode als lid van de EU wordt behandeld, werken nauw samen met de lidstaten en de Commissie. De Commissie streeft naar de verdere uitrol van green lanes in de zes landen van de Westelijke Balkan (WB6). Dit initiatief om vlotte vervoersstromen in de regio en van en naar de EU te waarborgen, is een zeer succesvol voorbeeld van regionale samenwerking gebleken. De Commissie zal zich ook blijven inspannen om het volledige potentieel van dit initiatief te benutten en waardeert de nuttige besprekingen die daarover met het permanent secretariaat van de Vervoersgemeenschap zijn gevoerd. De Commissie zal ook problemen blijven aanpakken met partnerlanden die een landsgrens met de EU delen (Oostelijk Partnerschap en Turkije). Dit omvat samenwerking bij buitensporige wachttijden aan de grensdoorlaatposten en heeft tot doel de ononderbroken invoer van essentiële goederen (bv. medische behoeften) te verzekeren. Bovendien is de uitvoer van goederen voor humanitaire en ontwikkelingshulp naar partnerlanden, met het oog op de bestrijding van de COVID-19-pandemie, een van de vele vervoersstromen die baat zullen hebben bij de invoering van “green lanes” bij deze grensovergangen.

III. Vervoerswerknemers zijn van essentieel belang

15. Vervoerswerknemers zijn onmisbaar om de economie in beweging te houden. Toen Europa in het voorjaar van 2020 in lockdown ging, bleven de werknemers in de vervoerssector hun taken uitvoeren, waar nodig ook over de grenzen heen, om ervoor te zorgen dat de bevoorradingsketen bleef draaien. Daarbij brachten ze soms hun eigen gezondheid en welzijn in gevaar.
16. Overeenkomstig punt 19, onder b), van Aanbeveling (EU) 2020/1475⁶ van de Raad moeten transportwerkers door de overheden van alle lidstaten worden aangewezen en aanvaard als essentiële werknemers en dienstverleners en mogen zij niet worden verplicht om tijdens de uitoefening van hun essentiële taken in quarantaine te gaan. De bescherming van hun gezondheid moet echter volledig worden gewaarborgd, onder meer door waar nodig passende persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM) beschikbaar te stellen.
17. De lidstaten mogen niet verlangen dat vervoerswerknemers aan grensdoorlaatposten of achter de grens systematisch worden getest. Dit zou onnodige wachtrijen doen ontstaan en het oponthoud aan de grenzen doen toenemen. Het is evenmin haalbaar of praktisch voor vervoerspersoneel dat vaak meerdere keren per week grenzen moet overschrijden.
18. De lijst van beroepen die onder de definitie van vervoerspersoneel vallen, mag geen exhaustieve opsomming zijn. Het gaat niet alleen om chauffeurs, boordpersoneel, piloten, schippers en bemanningsleden, maar ook om onderhouds-, terminal- en verkeersleidingspersoneel, personeel van infrastructuurbeheerders, werknemers in het goederen- en personenvervoer enz. Al die werknemers moeten zich vrij kunnen

⁶ Aanbeveling (EU) 2020/1475 van de Raad van 13 oktober 2020 betreffende een gecoördineerde aanpak van de beperking van het vrije verkeer in reactie op de COVID-19-pandemie, PB L 337 van 14.10.2020, blz. 3.

verplaatsen en zonder beperkingen de grenzen kunnen oversteken, ongeacht het vervoersmiddel waarmee zij de grens oversteken om hun taken te vervullen⁷.

19. Sinds maart stelt de Commissie voor een “Certificaat voor werknemers in het internationale vervoer” te gebruiken. Dit certificaat mag worden gebruikt door iedereen die aan boord van een vervoermiddel voor het vervoer van goederen of passagiers werkt, in het bijzonder chauffeurs; door iedereen die zich verplaatst naar de plaats waar het vervoermiddel waarop hij/zij zal gaan werken zich bevindt; of door iedereen die in de vervoersector werkt. Voor het oversteken van de binnengrenzen van de Unie moeten houders van het certificaat worden beschouwd als werknemers in het internationale vervoer. Voor de doeleinden waarop het Certificaat voor werknemers in het internationaal vervoer betrekking heeft, mogen de lidstaten niet verlangen dat andere documenten worden overgelegd (bv. andere traceringsformulieren enz.). Dit geldt met name voor landgrenzen.
20. Dit certificaat is ook gepubliceerd in bijlage 40 bij het Praktisch handboek van de EU voor grenswachters dat door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten moet worden gebruikt bij de uitvoering van het grenstoezicht⁸. De Commissie zal nagaan of de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) die erkenning voor weg- en spoorwegpersoneel een permanent karakter kan geven, zoals reeds het geval is voor luchtvaart- en zeevaartpersoneel.
21. De scheepvaart werft zeelieden uit de hele wereld aan maar op dit moment wordt de reguliere mobiliteit van die werknemers belemmerd door wereldwijde reisbeperkingen. Veel zeevarenden zitten op dit moment vast op hun schip en werken langer dan de in het internationaal recht vastgestelde maximumtermijn van 11 maanden, terwijl hun collega’s aan wal de grenzen niet over mogen om hen af te lossen. Dit vormt een bedreiging voor de continuïteit van de toeleveringsketen en brengt de veiligheid van het vervoer over water in gevaar.
22. De lidstaten moeten daarom het reizen van zeevarenden blijven faciliteren, hun mobiliteit waarborgen en hen te allen tijde in staat stellen de grens over te steken en door te reizen⁹. Net als vervoerswerknemers worden zeevarenden in punt 19, onder h), van Aanbeveling (EU) 2020/1475 van de Raad aangemerkt als reizigers met een cruciale functie of behoefte, die bij de uitoefening van deze functie niet mogen verplicht worden in quarantaine te gaan. Voorts moeten de lidstaten de toegang tot visumdiensten voor zeevarenden waarborgen en een veilige aflossing van bemanningen in hun havens toestaan. Reders moeten ervoor zorgen dat de bemanning over geschikte persoonlijke beschermingsmiddelen kan beschikken om hun eigen gezondheid en die van anderen tijdens reizen en aan boord te beschermen. In de specifieke context van het zeevervoer over lange afstand beschermen tests voor het inschepen de zeevarenden en voorkomen zij uitbraken aan boord op een moment

⁷ Een voorbeeld van dergelijke problemen in het voorjaar was een treinbestuurder die met een taxi de grens overstak om zijn locomotief op te halen of een vrachtwagenchauffeur die samen met enkele collega's in een busje naar huis reed.

⁸ Bijlage 40 van het Praktisch handboek van de EU voor grenswachters
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/certificate-for-international-transport-worker.zip>

⁹ Richtsnoeren van de Commissie voor de bescherming van de gezondheid, de repatriëring en reizen van zeevarenden, passagiers en andere personen aan boord van schepen
C(2020) 3100 (PB C 119 van 14.4.2020, blz. 1).

waarop het schip zich ver van een haven bevindt en geen tijdige medische zorg aan wal kan worden geboden. De diensten van de Commissie en de Europese Dienst voor extern optreden zullen blijven samenwerken met de betrokken internationale organisaties om de mobiliteit van scheepsbemanningen buiten Europa te verbeteren.

23. Op eenzelfde manier moeten binnenschippers en bemanningen kunnen in- en ontschepen in binnenhavens langs de waterwegen van de EU. Om de continuïteit van de binnenvaart te waarborgen, is het van cruciaal belang dat werknemers in de binnenvaart door de EU-lidstaten kunnen reizen en grenzen kunnen oversteken. Door het vrij verkeer van binnenvaartbemanningen te belemmeren neemt het risico toe dat scheepsexploitanten Richtlijn 2014/112/EU betreffende de organisatie van de arbeidstijd in de binnenvaart naast zich neerleggen. Exploitanten van binnenvaartschepen moeten er ook voor zorgen dat de bemanning over geschikte persoonlijke beschermingsmiddelen kan beschikken om hun eigen gezondheid en de gezondheid van passagiers te beschermen.

IV. Betere coördinatie en informatie

24. Het netwerk van nationale contactpunten voor vervoer werd aan het begin van de COVID-19-pandemie opgezet en geleid door de Commissie. Het doel van dit informele netwerk was de coördinatie en informatie-uitwisseling tussen de overheidsdiensten van de lidstaten te bevorderen, problemen te bespreken, actuele gegevens over de situatie aan de grenzen te verzamelen en beste praktijken uit te wisselen. De mogelijkheid voor lidstaten om vlot informatie uit te wisselen moedigde hen aan in een vroeg stadium feedback te geven over de impact van elkaars binnenlandse maatregelen, zorgde voor meer vertrouwen en had tot gevolg dat er minder eenzijdige maatregelen werden genomen.
25. Wanneer de geïntegreerde EU-regeling politieke crisisrespons (IPCR) wordt ingeschakeld in antwoord op een crisis of noodsituatie, moet het netwerk van nationale contactpunten door de Commissie worden geactiveerd met frequentere interactie en informatiestromen. De lidstaten moeten op een voldoende hoog niveau een officieel nationaal contactpunt aanwijzen om de coördinatie tussen de betrokken nationale autoriteiten te waarborgen. De nationale contactpunten voor vervoer moeten problematische grensoverschrijdingen monitoren en overleg plegen als er behoefte is aan onmiddellijke actie. De Commissie moedigt alle lidstaten sterk aan actief en volwaardig deel te nemen.
26. De nationale contactpunten van de lidstaten moeten informatie verstrekken over vervoersgerelateerde binnenlandse beleidsbeslissingen, met name over beslissingen die een invloed hebben op het grensoverschrijdend verkeer van goederen of personen en het verkeer van vervoerswerknemers. Waar mogelijk moet dat in een vroeg stadium vóór de invoering van die maatregelen gebeuren zodat er ruimte is voor feedback en de andere lidstaten en de Commissie de kans krijgen te reageren. De lidstaten moeten waar nodig ook andere relevante ministeries en departementen betrekken en kunnen het forum gebruiken om informatie en ideeën over beste praktijken uit te wisselen.
27. Het netwerk is een efficiënt instrument gebleken voor een snelle uitwisseling van informatie en een brede beoordeling van de effecten van inperkingsmaatregelen op het vervoer. Het netwerk van contactpunten is in de zomermaanden minder vaak gebruikt maar wij willen het nu reactiveren om aan de slag te gaan met de nieuwe in deze

mededeling geschetste verantwoordelijkheden op het gebied van green lanes, zoals de Raad ook heeft gevraagd in zijn conclusies.

28. Om een beter overzicht mogelijk te maken, moet alle informatie over mobiliteit voor particuliere reizigers en professionele vervoerders online op één actuele en gebruiksvriendelijke website beschikbaar zijn. Daarom zal de Commissie de inhoud van de COVID-19-responswebsite overbrengen naar de website van Reopen EU.

V. Multimodale green lanes

29. In de oorspronkelijke mededeling inzake de green lanes werd gesteld dat het oponthoud bij de grens voor alle goederenvervoer via de green lanes niet meer dan 15 minuten mag bedragen. Om die 15-minutendoelstelling te halen moeten alle controles, verificaties en screenings tot een minimum worden beperkt. Dit geldt voor alle vrachtvoertuigen, treinen, schepen en luchtvaartuigen. Het doel is de vervoerssector zo efficiënt mogelijk te maken en kostbare verstoringen zoveel mogelijk te beperken.
30. De roep om verandering naar aanleiding van de huidige crisis moet aansporen tot bijstellingen die de eengemaakte markt, de duurzaamheid en de digitalisering ten goede komen en het pad naar herstel effenen. De Commissie roept daarom op om de multimodale en intermodale werking van green lanes te waarborgen zodat het potentieel van alle vervoerswijzen ten volle wordt benut.
31. Tijdens de COVID-pandemie is aangetoond dat het goederenvervoer per spoor niet alleen een groene maar ook een betrouwbare en veerkrachtige vervoerswijze is. Het spoor was van cruciaal belang om de toeleveringsketens tijdens de crisis intact te houden. Intermodaal vervoer vereist minder menselijke interactie bij het laden en lossen en minder chauffeurs dan vervoer dat volledig over de weg verloopt. Door de pandemie was er een bijzondere situatie ontstaan met een grote overcapaciteit door de scherpe daling van het passagiersverkeer per spoor. Uit de prestatie-monitoring van de corridors voor goederenvervoer per spoor blijkt dat de stiptheid van de goederentreinen tijdens de beginfase van de lockdowns in april – toen er minder passagiersverkeer was – aanzienlijk was verbeterd: de gerapporteerde vertragingen daalden met een derde tot de helft¹⁰.
32. Die betere prestaties van het goederenvervoer per spoor moeten worden gehandhaafd. Zowel infrastructuurbeheerders als spoorwegondernemingen moeten focussen op het minimaliseren van de vertragingen aan de grenzen en op meer flexibiliteit. Daartoe kunnen spoorwegondernemingen optimaal gebruik maken van de regelingen voor internationaal crisisbeheer, zoals opgezet na de sluiting van de spoorlijn in Rastatt¹¹.

¹⁰ See RNE Customer Information Platform: <https://cip.rne.eu/>

¹¹ Door een incident in de buurt van Rastatt, Duitsland, op 12 augustus 2017, was een druk gebruikt deel van de goederencorridor Rijn-Alpen gedurende bijna twee maanden gesloten voor alle verkeer. Aangezien de capaciteit en interoperabiliteit van alternatieve routes beperkt waren, heeft het incident zware financiële verliezen veroorzaakt en had het een zeer nadelige impact op het goederenvervoer per spoor. De Commissie heeft samen met de belangrijkste belanghebbenden Europese oplossingen gevonden met maatregelen om dergelijke incidenten in de toekomst efficiënter af te handelen. Het resulterende Handbook for International Contingency Management beschrijft normen die het in geval van een internationale verstoring mogelijk maken het spoorverkeer op het hoogst mogelijke niveau in stand te houden en zorgt voor betere informatie over de status van de verstoring, de genomen maatregelen, alternatieven en de gevolgen voor het verkeer.

Die bieden in noodsituaties een netwerk voor coördinatie en informatie-uitwisseling op operationeel niveau. De Commissie bekijkt of zij een wetgevingsvoorstel kan doen voor een verplichte en permanente monitoring van de stiptheid en commerciële snelheid van goederentreinen bij grensstations, m.i.v. wachttijden bij de grenspunten op de kaart in de bijlage.

33. Nu de technische pijler van het vierde spoorwegpakket eind oktober in alle lidstaten van kracht is, moeten de lidstaten de stilstanden voor technische controles aan de grens elimineren om de grensoverschrijdingen te versnellen en een heuse gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte tot stand te brengen. Daartoe moeten zij vaart zetten achter de opheffing van nationale voorschriften voor de controle van treinen aan de grenzen (remtests enz.) die niet voorzien zijn in de EU-regelgeving, die zelf adequate veiligheids garanties biedt. Door die inspecties duurt het overschrijden van de grens vaak langer dan de beoogde termijn van 15 minuten. De betrouwbaarheid van het goederenvervoer per spoor en snelle grensovergangen moeten door de infrastructuurbeheerders worden ondersteund door nauwere samenwerking¹² op het gebied van de prioriteitsregels voor de toewijzing van spoorwegcapaciteit en het operationele beheer van grensoverschrijdende spoorwegdiensten.
34. Zonder de veiligheid in het gedrang te brengen, wordt voorgesteld machinisten vanaf taalniveau A2 toe te staan treinen te besturen (in plaats van normaal B1), waarbij gebruik wordt gemaakt van de flexibiliteit van de bestaande regels voor de exploitatie van treinen op baanvakken tussen grensstations dicht bij de grens.¹³ Die aanpak is met name geschikt zijn voor “eenvoudige” grensoverschrijdende routes. Als alternatief kan het overschrijden van grenzen worden gefaciliteerd door meer flexibiliteit te bieden met betrekking tot de talen waarin machinisten mogen communiceren over kritieke veiligheidskwessies. Dit zou mogelijk zijn als de communicatie conform de door het Unierecht voorgeschreven normen kan worden gewaarborgd in een taal die momenteel niet door infrastructuurbeheerders is opgegeven, maar die zowel door de machinist als de verkeersleiding wordt beheerst. Ten slotte zou het goederenvervoer extra worden gefaciliteerd en zou de capaciteit worden opgetrokken als de lidstaten regelingen tussen spoorwegondernemingen opzetten om machinisten met de nodige specifieke kennis op het gebied van goederentractie de mogelijkheid te bieden samen te werken met machinisten die gewoonlijk passagierstreinen besturen en die over de vereiste talenkennis/routekennis voor internationale trajecten beschikken.
35. De scheepvaart is gedurende de pandemie volledig operationeel gebleven om voedsel, medische uitrusting, energieproducten en andere goederen naar Europa te brengen. De sector is goed voor 75 % van het handelsverkeer tussen de EU en de rest van de wereld en voor 30 % van het goederenvervoer op de interne markt. De continuïteit van de scheepvaart is daarom van fundamenteel belang voor de economie van de Unie en haar bevoorrading met essentiële en andere goederen.

https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/sites/primeinfrastructure/files/annex_to_point_9a_contingency_handbook_0.pdf

¹² Zie artikel 37 van Richtlijn 2012/34/EU.

¹³ Zie punt 8, lid 3, van bijlage VI bij Richtlijn 2007/59/EG.

36. Om een vlotte scheepvaart en ononderbroken handelsstromen te waarborgen, moeten omleidingen van schepen en vertraging bij de toegang tot havens zoveel mogelijk worden vermeden. De lidstaten moeten de aflossing van bemanningen in hun havens toestaan. Zeevarenden moeten in hotels of tijdelijke accommodatie kunnen verblijven in afwachting van hun reis huiswaarts of van het schip waarop ze dienst gaan nemen. Dit voorkomt verstoringen van de havenactiviteiten door schepen die wachten op de aflossing van de bemanning of andere COVID-gerelateerde beperkingen.
37. De lidstaten moeten bij de toepassing van hun nationale voorschriften inzake de controle op de conformiteit van binnenschepen door handhavingsinstanties, met inbegrip van nationale bepalingen tot omzetting van Richtlijn (EU) 2016/1629, rekening houden met de noodzaak onnodige vertragingen bij het vervoer te voorkomen.
38. Met betrekking tot de certificaten van bemanningsleden van binnenschepen die niet onder Richtlijn 96/50/EG vallen, moeten de lidstaten er bij de toepassing van hun nationale regelgeving naar streven bemanningsleden van binnenschepen de mogelijkheid te bieden hun activiteiten in hun respectieve hoedanigheid voort te zetten tot het einde van de uitzonderlijke beperkingen vanwege de pandemie. Een soortgelijke benadering moet worden gevolgd voor de verlenging van arbeidsovereenkomsten indien de bemanning niet kan worden vervangen omdat er geen andere bemanning beschikbaar is. Sommige bemanningsleden zullen misschien geen medisch onderzoek kunnen ondergaan. Daarom pleiten we voor pragmatische oplossingen om hun indiensttreding of de voortzetting van hun activiteiten bij wijze van uitzondering toch toe te staan als de nationale regelgeving in een dergelijke mogelijkheid voorziet.
39. Infrastructuurbeheerders moeten zorgen voor een flexibele exploitatie (24/7) van alle grensoverschrijdende binnenvaartinfrastructuur om de exploitatie van vaartuigen mogelijk te maken en onnodige wachttijden te voorkomen.
40. Haven- en terminaldiensten, die vitale toegangspoorten voor de wereldhandel en het multimodaal vervoer vormen, zijn gedurende de pandemie operationeel gebleven dankzij de aanpassing van hun werkmethoden om het menselijke contact tijdens controle- en overslagverrichtingen te beperken (zoals automatisch in- en uitchecken, gereguleerde toegang tot balies, digitale verzending van vervoersdocumenten) en dankzij het gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen in gevallen waarin contact niet kan worden vermeden. Infecties of quarantaine van een aanzienlijk deel van het terminalpersoneel kunnen de logistieke keten doen stokken. Dat leidt tot vertragingen in de goederendistributie en tot een belemmering voor de activiteiten stroomopwaarts. Om een soepele goederenoverslag naar verschillende vervoerswijzen te handhaven, moeten terminal- en havenexploitanten daarom over de nodige middelen beschikken om hun werknemers en de continuïteit van de terminalactiviteiten te beschermen. Automatisering van de activiteiten en digitale gegevensuitwisseling in plaats van papieren documenten moeten waar mogelijk worden ondersteund.
41. In het voorjaar en de zomer leidde de verstoring van de toeleveringsketens in sommige havens en hinterlandterminals tot een opstapeling van lege containers. Dat leidt tot overvolle kades en verstoort de dagelijkse activiteiten. Scheepsexploitanten moeten er bij hun activiteiten naar streven een continue en stabiele stroom te handhaven, terwijl

havenautoriteiten de situatie moeten monitoren en de terminalexploitanten desgevallend moeten helpen om eventuele problemen in verband met verstoringen op te lossen. Om de goederenstroom in havens te vergemakkelijken, moeten de lidstaten, waar mogelijk en noodzakelijk, binnen de grenzen van hun discretionaire bevoegdheid uit hoofde van het Unierecht, flexibiliteit betrachten in douaneprocedures en andere formaliteiten, bijvoorbeeld door termijnen te verlengen.

42. Tegelijkertijd hebben de lidstaten maatregelen genomen om de luchtvrachtactiviteiten te vergemakkelijken en hebben zij vroegtijdig al hun beperkingen op vrachtluchten alsook ongerechtvaardigde beperkingen voor de inzet van de bemanning van vrachtluchten opgeheven ten behoeve van de continuïteit van de toeleveringsketen. De lidstaten moeten gedurende de huidige heropflakking en mogelijke toekomstige golven vlotte vrachtactiviteiten blijven garanderen, onder meer door luchthavens open te houden voor vrachtactiviteiten of door voldoende capaciteit te behouden voor vrachtafhandeling wanneer luchthavens om economische redenen gesloten zijn, om verstoringen van het goederenvervoer te voorkomen.

VI. Naar een crisisnoodplan en betere manieren om met uitzonderingen om te gaan

43. Dankzij de zeer goede samenwerking met het Europees Parlement en de Raad werden de noodwetgeving en sectorspecifieke vrijstellingen eerder dit jaar in een recordtijd goedgekeurd. In combinatie met een aantal sectorspecifieke richtsnoeren van de Commissie hebben die maatregelen vervoersondernemingen geholpen om de verstoring van de vervoersstromen en toeleveringsketens op te vangen. Snel optreden waar en wanneer nodig is een kritieke factor. Toch kan het EU-recht nog beter worden aangepast aan crisissituaties.
44. Hoewel afwijkingen van de rij- en rusttijden van chauffeurs in uitzonderlijke omstandigheden nodig kunnen zijn, moeten die strikt beperkt blijven in de tijd (bv. om tijdelijke tekorten aan chauffeurs op te vangen) en mogen ze in geen geval de veiligheid en correcte arbeidsomstandigheden van chauffeurs of de transparantie voor handhavingsinstanties in gevaar brengen. In situaties die alle of de meeste lidstaten op vergelijkbare wijze treffen, verdient het de voorkeur vergelijkbare algemene beginselen (aanvangs- en einddatum, duur) toe te passen op de afwijkingen in alle betrokken lidstaten. De Raad heeft de Commissie onlangs verzocht een noodplan op te stellen (zie hieronder). In die context zal de Commissie bekijken of de regelgeving kan worden gewijzigd om de regeling voor afwijkingen van de regels inzake de rij- en rusttijden in het wegvervoer beter te stroomlijnen. Om tegemoet te komen aan de dringende behoeften in verband met de heropflakking van de COVID-pandemie zal de Commissie de lidstaten richtsnoeren verstrekken om een minimale coördinatie van de op nationaal niveau verleende afwijkingen te waarborgen. Het kan bijvoorbeeld zinvol zijn tijdelijke uitzonderingen toe te staan, naar analogie met de afwijkingen die in het voorjaar aan vrachtwagenchauffeurs werden toegestaan op het gebied van rusttijden en werkomstandigheden, zoals de tijdelijke mogelijkheid om in de cabine te overnachten.

45. De omnibusverordening¹⁴ voorzag in tijdelijke afwijkingen van de bestaande EU-regels voor alle vervoerswijzen over land en voor maritieme beveiliging. De richtlijn voorzag in tijdelijke maatregelen inzake de verlenging van de geldigheidsduur van bepaalde certificaten, vergunningen en machtigingen en het uitstel van bepaalde periodieke controles en opleidingen. Dat enkele lidstaten hebben gebruikgemaakt van alle flexibiliteitsbepalingen in deze verordening bewijst dat die inderdaad nodig en nuttig waren. In het licht van de heropflakking van COVID-19 is de Commissie bereid een actualisering van die regeling voor te stellen zodat alle lidstaten, ook de landen die ervoor gekozen hebben de huidige omnibusverordening niet toe te passen, gebruik kunnen maken van de nodige afwijkingen.
46. Dergelijke wetgevingsmaatregelen hebben echter een ad-hockarakter, d.w.z. ze zijn bedoeld voor een specifieke periode met in de tijd beperkte effecten. Op middellange termijn moet alle vervoerswetgeving worden doorgelicht om na te gaan of zij crisisbestendig is. In voorkomend geval moeten specifieke bepalingen worden opgenomen om noodsituaties aan te pakken.
47. Het Maritiem Arbeidsverdrag (MLC) van 2006 van de Internationale Arbeidsorganisatie bepaalt dat een zeevarende na maximaal 11 maanden dienst aan boord recht heeft op repatriëring. Verlengingen van die periode kunnen de gezondheid van zeevarenden schaden, tot vermoeidheid leiden en daardoor de maritieme veiligheid in gevaar brengen.
48. Waarborgen dat het MLC wordt toegepast is ook een taak van de havenstaten. In het Memorandum van overeenstemming van Parijs¹⁵ worden de havenstaatcontroleautoriteiten van de lidstaten opgeroepen tijdens alle inspecties te focussen op aspecten in verband met het MLC en verlopen arbeidsovereenkomsten voor zeevarenden. In de omzendbrief is bepaald dat “omstandigheden die repatriëring moeilijker of omslachtiger maken niet als overmacht worden beschouwd”. De Commissie moedigt de lidstaten aan die aanpak te volgen.
49. Inspecties in het kader van de havenstaatcontrole zijn van essentieel belang om de veiligheid van het vervoer te waarborgen en moeten op regelmatige basis plaatsvinden. De lidstaten of de relevante bevoegde autoriteiten moeten ervoor zorgen dat inspecteurs over voldoende persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM) beschikken om zichzelf tijdens inspecties te beschermen. Net als in andere situaties met bezoekers aan boord moeten zeevarenden tijdens inspecties ook PBM dragen; het is de verantwoordelijkheid van de reder om ervoor te zorgen dat er voldoende PBM beschikbaar zijn.
50. Voor zeevarenden zijn, met name medische, certificaten en de bijbehorende controles noodzakelijk om toe te zien op hun welzijn en gezondheid en om na te gaan of ze voldoende zijn opgeleid. De regelmatige verlenging en/of validering daarvan,

¹⁴ Verordening (EU) 2020/698 van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 2020 tot vaststelling van specifieke en tijdelijke maatregelen naar aanleiding van de COVID-19-uitbraak in verband met de vernieuwing of verlenging van bepaalde certificaten, getuigschriften en vergunningen, en het uitstel van bepaalde periodieke controles en periodieke opleidingen op bepaalde gebieden van de vervoerswetgeving (PB L 165 van 27.5.2020, blz. 10).

¹⁵ Goedgekeurd en op 15 september bekendgemaakt in PSCircular 97 Rev.4

overeenkomstig de eisen van het toepasselijke Unierecht en het internationale recht, waarborgt de maritieme veiligheid en vermindert de kans op ongevallen.

51. In de luchtvaart voorzagen twee verordeningen¹⁶ in tijdelijke afwijkingen van bepaalde EU-regels in het licht van de ongekende terugval van het luchtverkeer als gevolg van de COVID-19-pandemie. Ten eerste heeft de pandemie tot problemen geleid bij de naleving van sommige bepalingen van de verordening inzake luchtdiensten¹⁷ en de grondafhandelingsrichtlijn¹⁸. De Commissie heeft tijdelijke regels vastgesteld om de betrokken belanghebbenden, de lidstaten en de Commissie de noodzakelijke ontheffing te verlenen van bepaalde administratieve verplichtingen en de belanghebbenden in de betrokken sector betere financiële vooruitzichten te bieden. In het licht van de aanhoudende crisis is de Commissie bereid om waar nodig haar gedelegeerde bevoegdheden aan te wenden om de bij de verordening inzake luchtdiensten ingestelde afwijkingen te verlengen. Ten tweede is het “use-it-or-lose-it”-beginsel voor luchthavenslots voor de zomer van 2020 opgeschort en heeft de Commissie sindsdien haar gedelegeerde bevoegdheden gebruikt om de ontheffing te verlengen tot de winterdienstregelingsperiode 2020/2021. Daarnaast zal de Commissie binnenkort een wijziging van de regels voor de overdracht van slots voorstellen om te zorgen voor een efficiënt gebruik van de luchthavencapaciteit en een betere afstemming tussen de overdracht van slots en het werkelijke en verwachte luchtverkeersniveau. Tegelijk wil de Commissie misbruik tegengaan door de ontheffing aan bepaalde voorwaarden te onderwerpen.

52. In de recente conclusies van de Raad¹⁹ wordt erkend dat de mobiliteit van werknemers in de vervoerssector en vervoersactiviteiten vanuit Europees en internationaal oogpunt moet worden bekeken. In zijn conclusies heeft de Raad opgemerkt dat *in crisistijden [...] het sluiten van grenzen binnen de Europese Unie achterwege [moet] blijven en de goederenstroom, onder meer via de inreispunten in de Europese Unie, vlot [moet] blijven verlopen. De Raad heeft de Commissie opgeroepen om spoedig voor de Europese goederenvervoersector een noodplan voor pandemieën en andere ernstige crises op te stellen, met maatregelen om te zorgen voor coördinatie op EU-niveau voor vrijstellingen die moeten worden verleend wanneer zich een pandemie of een andere ernstige crisis voordoet, en met duidelijke richtsnoeren op basis van een beoordeling van de maatregelen die zijn genomen om de COVID-19-crisis het hoofd te bieden.*

¹⁶ Verordening (EU) 2020/459 van het Europees Parlement en de Raad van 30 maart 2020 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/53 van de Raad betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens (PB L 99 van 31.3.2020, blz. 1) en Verordening (EU) 2020/696 van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 2020 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap naar aanleiding van de COVID-19-pandemie (PB L 165 van 27.5.2020, blz. 1).

¹⁷ Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (Herziening), PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3.

¹⁸ Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap, PB L 272 van 25.10.1996, blz. 36.

¹⁹ Conclusies van de Raad over beleidsoverwegingen inzake een noodplan voor de Europese goederenvervoersector in geval van een pandemie of een andere ernstige crisis

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

53. In deze mededeling wordt het kader geschetst voor de urgente onderdelen van een noodplan. De Commissie verbindt zich ertoe het pandemienoodplan dat voorziet in flexibele, snel uitvoerbare, doeltreffende en efficiënte maatregelen op te stellen op basis van een grondige beoordeling en uitvoerig overleg. Het plan moet zowel het goederen- als het personenvervoer bestrijken. De Commissie is voornemens dit plan, samen met de in deze mededeling genoemde wetgevingsvoorstellen, in 2021 in te dienen en kijkt uit naar een vlotte samenwerking met het Europees Parlement en de Raad.

Pandemienoodplan voor vervoer

- Herziening van de regels van de omnibusverordening;
- systematische screening van de EU-wetgeving om deze desgevallend aan te vullen met crisisbepalingen;
- richtsnoeren voor de lidstaten om te zorgen voor een minimale coördinatie van de afwijkingen van de regels inzake rij- en rusttijden in het wegvervoer;
- het voorstellen van criteria voor minimale essentiële diensten op het gebied van personenvervoer;
- permanente monitoring van de naleving van de dienstregelingen en de commerciële snelheid van goederentreinen op grensstations, met inbegrip van het oponthoud;
- herziening van de gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van “slots” op communautaire luchthavens;
- gedelegeerde handeling tot verlenging van uitzonderlijke maatregelen voor de exploitatie van luchtdiensten in het licht van de COVID-19-pandemie, voor zover de toepasselijke criteria dit rechtvaardigen.

VII. Essentiële connectiviteit voor passagiers

54. Hoewel de green lanes aanvankelijk tot doel hadden de goederenstromen in stand te houden en de beschikbaarheid van essentiële diensten te waarborgen, is het even belangrijk om de essentiële connectiviteit voor passagiers te waarborgen, binnen en tussen de lidstaten maar ook met gebieden buiten de Unie. Wie om professionele of familiale²⁰ redenen moet reizen, moet dat in principe kunnen doen. Dit geldt voor wie niet thuis kan werken of naar school gaat, voor medisch en verzorgend personeel, voor grensoverschrijdende dienstverleners, voor seizoenarbeiders enz.

55. De lidstaten en de lokale overheden mogen de exploitatie van vervoersdiensten²¹ in principe niet verbieden. Beperkingen van individueel vervoer (zoals auto's, motorfietsen of fietsen) moeten ook worden vermeden, aangezien zij een zeer beperkt risico vormen voor de verspreiding van het virus. In steden en regio's moet een passend openbaarvervoeraanbod worden gehandhaafd; beperkingen zijn niet gerechtvaardigd als passende gezondheids- en sanitaire maatregelen worden genomen. Aangezien er passende maatregelen zijn gewaarborgd om de verspreiding van de ziekte in te dammen, zijn beperkingen van de luchtvaart op dit moment niet nodig om de aanhoudende COVID-19-pandemie in te dijken.

56. Vliegtuigen, bussen en touringcars, auto's, treinen en veerboten moeten in de hele EU een minimale essentiële dienstverlening blijven waarborgen, zo nodig met financiële

²⁰ Ook voor personen die naar behoren kunnen aantonen dat ze een buitenlandse partner hebben.

²¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?qid=1603803754016&uri=CELEX%3A32020R0499>

overheidssteun in overeenstemming met het recht van de Unie. Zij spelen in de huidige omstandigheden een sleutelrol, aangezien zij onder meer de mobiliteit van essentiële werknemers waarborgen, zodat zij hun taken kunnen vervullen. Vervoer kan en moet veilig worden geëxploiteerd, zoals uiteengezet in de richtsnoeren van de Commissie betreffende het geleidelijke herstel van het vervoer en de connectiviteit – COVID-19²². De transitcorridors voor vervoer over land moeten open blijven. Er zijn nu COVID-veiligheidsprotocollen voor de lucht-, zee- en binnenvaart en voor het spoor. Digitale traceringsformulieren voor passagiers en traceringsapps zullen wellicht ook een belangrijke rol spelen.

²² 2020/C 169/02.