

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Retningslinjer for gradvis genindførelse af transporttjenester og transportforbindelser — COVID-19

(2020/C 169/02)

I. Indledning

1. Covid-19-udbruddet har stor indvirkning på transporten og forbindelserne i EU. Foranstaltninger til inddæmning af udbruddet har medført en drastisk reduktion af transportaktiviteten, navnlig inden for personbefordring ⁽¹⁾. Godsstrømme er i mindre grad påvirket, og det skyldes delvist EU's fælles indsats for at sikre, at godstransporten opretholdes, selv om der er sket et fald pga. aftagende økonomisk aktivitet og afbrydelse i forsyningskæderne.
2. Kommissionen har udstedt en vejledning om restriktioner for ikkevæsentlige rejser ⁽²⁾ og foreslået særlige foranstaltninger i forbindelse med transport, herunder retningslinjer for grænseforvaltningsforanstaltninger ⁽³⁾, for grønne baner til godstransport ⁽⁴⁾, for fremme af luftfragtoperationer ⁽⁵⁾ og for søfarende, passagerer og andre personer om bord på skibe ⁽⁶⁾. Kommissionen har vejledt om, hvordan transportarbejdere og passagerer kan beskyttes på bedste vis, samtidig med at godstransporten opretholdes.
3. Så længe der er restriktioner på bevægeligheden for personer, og godsstrømmene kan blive berørt heraf, bør disse foranstaltninger og anbefalinger om varestrømme, den frie bevægelighed for arbejdstagere, der udfører kritiske erhverv ⁽⁷⁾, og passagerers og besætningsmedlemmers transit og hjemsendelse fortsat anvendes på en ensartet og samordnet måde af alle medlemsstaterne. Medlemsstaterne bør fortsat gøre brug af netværket af nationale covid-19-kontaktpunkter inden for transport, der er koordineret af Kommissionen.
4. I takt med at folkesundhedssituationen begynder at forbedres, er det vigtigt, at transporttjenester og -forbindelser gradvist genindføres inden for de grænser, som de epidemiologiske forhold tillader, fordi disse er af stor betydning for både EU's og den globale økonomi og en grundlæggende del af EU-borgernes dagligdag.
5. Den 15. april 2020 fremlagde Europa-Kommissionen i samarbejde med formanden for Det Europæiske Råd en fælles europæisk køreplan ⁽⁸⁾, hvori der fastsættes anbefalinger om ophævelse af covid-19-inddæmningsforanstaltningerne. I den fælles europæiske køreplan meddeles det, at Kommissionen også vil »fremlægge en mere detaljeret vejledning i, hvordan transporttjenester, forbindelser og den frie bevægelighed gradvist kan genindføres, så hurtigt som den sundhedsmæssige situation tillader det, også med henblik på planlægning af sommerferierejser.«

⁽¹⁾ F.eks. en reduktion på ca. 90 % af lufttrafikken sammenlignet med året før (kilde: Eurocontrol), 85 % af personbefordringen med jernbane over lange afstande, 80 % af personbefordringen med regionale jernbaner (herunder i forstæder), den internationale personbefordring med jernbane er næsten gået i stå (kilde: CER) og mere end 90 % af krydstogt- og passagerskibe i midten af april sammenlignet med året før (kilde: EMSA).

⁽²⁾ COM(2020) 115 final, COM(2020) 148 final og C(2020) 2050 final (EUT C 1021 af 30.3.2020, s. 12).

⁽³⁾ C(2020) 1753 final (EUT C 86 I af 16.3.2020, s. 1).

⁽⁴⁾ C(2020) 1897 final (EUT C 96 I af 24.3.2020, s. 1).

⁽⁵⁾ C(2020) 2010 final (EUT C 100 I af 27.3.2020, s. 1).

⁽⁶⁾ C(2020) 3100 final (EUT C 119 af 14.4.2020, s. 1).

⁽⁷⁾ C(2020) 2051 final (EUT C 102 I af 30.3.2020, s. 12).

⁽⁸⁾ Fælles europæisk køreplan for ophævelse af covid-19-inddæmningsforanstaltningerne (EUT C 126 af 17.4.2020, s. 1).

6. Borgernes sundhed, herunder transportarbejdere og passagerer, er fortsat den vigtigste prioritet. Der skal især tages hensyn til sårbare befolkningsgrupper såsom ældre og personer med underliggende sygdomme med fuld respekt for privatlivets fred. Rejserestriktioner og driftsbegrænsninger bør derfor lempes gradvist for at beskytte sundheden og sikre, at transportsystemer og -tjenester og andre dermed forbundne systemer (f.eks. grænsekontroller ved ydre grænser) kan tilpasses til øgede godsmængder og flere passagerer. Dette bør ledsages af løbende ajourførte oplysningskampagner for at sikre, at rejsende kan planlægge og handle på grundlag af et fuldt kendskab til situationen og dermed også til deres eget ansvar for at følge anbefalingerne på sundhedsområdet, når de er ude at rejse.
7. Den gradvise genindførelse af transporttjenester og -forbindelser vil fuldt ud afhænge af håndteringen af rejserestriktioner, af epidemiologiske vurderinger og af udtalelser fra speciallæger om nødvendig sundhedsbeskyttelse og -forholdsregler. Disse EU-retningslinjer for genindførelsen af transporttjenester og -forbindelser berører derfor ikke disse foranstaltninger og bør fortsat afstemmes fuldstændig og være i overensstemmelse med dem og gennemføres inden for rammerne af den fælles europæiske køreplan.
8. Under den gradvise genoprettelse af forbindelserne udgør retningslinjerne en fælles ramme, der støtter myndigheder, interessenter, arbejdsmarkedets parter og virksomheder, der er aktive inden for transportsektoren. Retningslinjerne indeholder generelle principper, der finder anvendelse på alle transporttjenester, og særlige anbefalinger, der tager hensyn til hver transportforms kendetegn og er realistiske og praktiske at omsætte. De har til formål at give yderligere vejledning i, hvordan transporttjenester, -forbindelser og den frie bevægelighed gradvist kan genindføres, så hurtigt som den sundhedsmæssige situation tillader det, samtidig med at transportarbejderen og passagerers sundhed beskyttes. De bør finde anvendelse på transport i og mellem medlemsstaterne. På grund af transportens grænseoverskridende karakter bør disse retningslinjer dog også finde passende anvendelse på transporttjenester mellem medlemsstaterne og tredjelande, så snart den epidemiologiske situation tillader det.
9. Covid-19-udbruddet har ramt hele EU, men konsekvenserne er forskellige i medlemsstater, regioner og områder. Med henblik på at genindføre forbindelserne på tværs af EU på en måde, der er sikker for alle involverede personer, og for at genskabe borgernes tillid til transporttjenesterne, er medlemsstaterne, EU-institutionerne og EU-agenturerne nødt til at arbejde tæt sammen. Som det er tilfældet for alle andre aktiviteter, er det ikke muligt at rejse fuldstændig risikofrit, men risiciene bør mindskes så meget som muligt, mens udbruddet står på. Indtil der er udviklet en effektiv vaccine, som er bredt tilgængelig, er der fortsat risiko for, at der vil indtræffe en anden bølge af infektioner eller klynger af udbrud. Derfor bør der fastlægges planer for en eventuel genindførelse af foranstaltningerne, i tilfælde af at der skulle blive behov for det.
10. I betragtning af covid-19-udbruddets globale og transporttjenesternes internationale karakter er det absolut nødvendigt med en ramme for gensidig anerkendelse af folkesundhedssituationen og de foranstaltninger, der er indført på tværs af lande, regioner og områder, herunder på tværs af medlemsstaterne og på tværs af EU og tredjelande, for at sikre en gradvis, rettidig og sikker genindførelse af både europæiske og globale transportsystemer. I den forbindelse bør kompetente myndigheder i EU i videst muligt omfang samarbejde med tredjelande og internationale sektororganisationer ^(*). Det er derfor nødvendigt, at foranstaltningernes mål og virkninger, så vidt det er muligt, tilpasses, og at de anerkendes som ligeværdige.
11. Som nævnt i den fælles europæiske køreplan har disse retningslinjer også relevans for sommerferiesæsonen og den dertil knyttede planlægning af rejser. Turisme er en vigtig sektor i EU's økonomi, og denne sektor er i sagens natur forbundet med transport og rejser. Turismen er derfor afhængig af tilgængelig personbefordring, som er en forudsætning og afgørende faktor for sektoren. En rettidig genindførelse af passende forbindelser vil derfor være af afgørende betydning for muligheden for at genindføre turismen gradvist.

^(*) F.eks. Den Internationale Søfartsorganisation, Den Internationale Arbejdsorganisation, Organisationen for International Civil Luftfart og det permanente sekretariat for transportfællesskabet.

II. Principper for en sikker og gradvis genindførelse af personbefordring

a) Generelle principper for genindførelse af forbindelserne

12. Det bør prioriteres, at alle former for transporttjenester genindføres gradvist, men under forudsætning af, at der rent faktisk træffes rimelige og effektive foranstaltninger til at beskytte transportarbejdernes og passagerernes sundhed. Disse foranstaltninger bør være i overensstemmelse med de generelle kriterier, principper og anbefalinger, der er fastsat i den fælles europæiske køreplan, navnlig for så vidt angår den epidemiologiske situation, politikker om grænsekontrol, begrænsninger af bevægelsesfriheden og rejserestriktioner.
13. Derfor bør omfanget og varigheden af foranstaltninger, der kan begrænse transportoperationerne, og foranstaltninger til beskyttelse af sundhed og forebyggende foranstaltninger, begrænses til, hvad der er nødvendigt for at beskytte folkesundheden. Foranstaltningerne bør ikke kun være rimelige, men også behørigt begrundede, gennemsigtige, relevante, rettet mod specifikke transportformer, ikkediskriminerende og opretholde lige vilkår på det indre marked. Medlemsstaterne skal sikre, at disse foranstaltninger er i overensstemmelse med statsstøttereferne og alle andre dele af EU-retten.
14. Foranstaltningerne bør løbende overvåges, for at de om nødvendigt kan revurderes og tilpasses under hensyntagen til al relevant ekspertise og alle relevante betragtninger, således at de fortsat står i et rimeligt forhold til det aktuelle folkesundhedsmæssige behov. Når nye og mere effektive løsninger foreligger, bør gennemførelsen heraf prioriteres, således at mindre effektive eller omkostningskrævende foranstaltninger kan bringes til ophør. Princippet om omkostningseffektivitet bør respekteres. Det betyder, at den mindst omkostningskrævende mulighed bør foretrækkes, hvis der er flere tilgængelige muligheder med sammenlignelig virkning med hensyn til at sikre transportarbejdernes og passagerers sundhed.
15. For at beskytte og genskabe det indre markeds fulde funktionsdygtighed, den grænseoverskridende levering af transporttjenester, de sundhedsrelaterede foranstaltningers effektivitet og borgernes tillid bør medlemsstaterne i samarbejde træffe koordinerede foranstaltninger. Medlemsstaternes afgørelser om ophævelsen af rejserestriktioner i forbindelse med covid-19 bør træffes på grundlag af Kommissionens retningslinjer for indre grænser af 13. maj 2020 ⁽¹⁰⁾. Derudover bør de meddeles Kommissionen og alle medlemsstaterne. Kommissionen er parat til at koordinere ophævelsen af restriktionerne og genindførelsen af transporttjenesterne gennem netværket af nationale kontaktpunkter.
16. Dette kræver også en koordineret tilgang med EU's nabolande, men også med andre lande. Koordineringskanalerne er allerede blevet udvidet, f.eks. i Vestbalkan, til de respektive nationale myndigheder, der arbejder tæt sammen med EU's netværk af kontaktpunkter inden for transport. Det fælles mål er at sikre, at der kan leveres transporttjenester og -forbindelser.
17. I overensstemmelse med de ovennævnte principper om, at foranstaltninger bør være rimelige og rettet mod specifikke transportformer, bør der udpeges sikre mobilitetsmuligheder frem for generelle forbud, som fører til, at transporttjenester lammes inden for EU. Et eksempel er intensiveret og regelmæssige rengøring, desinfektion og god udluftning af transportknudepunkter og transportmidler ⁽¹¹⁾ frem for helt at forbyde de relevante transporttjenester. Denne tilgang vil gøre det muligt at sætte målrettet ind over for kilder til risici, samtidig med at regelmæssige økonomiske og daglige aktiviteter gradvist kan genoptages. I den forbindelse er et tæt samarbejde mellem sundheds- og transportmyndigheder og de vigtigste interessenter af afgørende betydning.

⁽¹⁰⁾ Meddelelse fra Kommissionen — Hen imod en faseindeltd og koordineret tilgang til genoprettelse af den frie bevægelighed og ophævelse af kontrollen ved de indre grænser — covid-19, af 13. maj 2020.

⁽¹¹⁾ Alt efter sammenhængen henviser »transportmidler« i denne meddelelse til alle typer transportmidler, herunder biler, lastbiler, busser, rutebiler, tog, luftfartøjer, skibe, både, færger osv.

18. Godstransporten bør fortsat opretholdes for at sikre, at forsyningskæderne fungerer. I den fælles europæiske køreplan angives det, at »i overgangsfasen bør bestræbelserne på at bibeholde en uhindret strøm af varer og sikre forsyningskæderne styrkes.« Med udgangspunkt i at det i øjeblikket skal være muligt at krydse grønne baner på højst 15 minutter, bør de kontroller, der gennemføres, gradvist lempes på en koordineret måde ved hjælp af koordinationskanaler såsom de nationale covid-19-kontaktpunkter inden for transport og EU's integrerede ordninger for politisk kriserespons (IPCR), således at det i sidste ende bliver muligt for alle godskøretøjer og alle varer at krydse de indre grænser på samme måde, som inden restriktionerne i forbindelse med covid-19 blev indført. I takt med at trafikken igen stiger bør der særligt rettes opmærksomhed mod den rolle, som multimodale knudepunkter, f.eks. havne eller containerterminaler, spiller med hensyn til at støtte grønne baner. Alle transportformer, herunder transport ad indre vandveje og jernbanegods, bør udnyttes på bedst mulig vis for at sikre, at forsyningskæderne fungerer. Det er nødvendigt at sikre fri og uhindret bevægelighed for transportarbejdere, og derfor bør adgangen til hurtige baner ved transportknudepunkter tages i betragtning. I løbet af den gradvise overgang og i overensstemmelse med anbefalinger fra offentlige sundhedsmyndigheder bør sundhedskontroller gradvist reduceres, systematiske karantæner (f.eks. uanset om der er påvist symptomer eller ej, eller om der foreligger testresultater) bør ophæves, konvojkørsel bør afskaffes, kørselsforbud kan blive genindført, når trafikken flyder jævnt og tillader det, og efter udgangen af maj 2020 bør yderligere afvigelser fra køre- og hviletidsbestemmelserne i højere grad harmoniseres og begrænses til, hvad der er absolut nødvendigt, med henblik på gradvist at genindføre ensartede EU-regler, der er lette at håndhæve.
19. Så hurtigt som folkesundhedssituationen tillader det, bør restriktioner for individuel transport (f.eks. biler, motorcykler og cykler) ophæves. En lempelse af restriktionerne giver mulighed for at genoprette mobiliteten, især på lokalt og regionalt plan (f.eks. ved at give folk mulighed for at rejse længere og hurtigere lokalt eller inden for en medlemsstat). Ophævelsen af disse restriktioner, der skal lette den individuelle transport, bør fortsat afstemmes efter de generelle foranstaltninger til, at der holdes fysisk afstand, og forebyggende foranstaltninger, der er påkrævet eller anbefalet i hver medlemsstat.
20. Samtidig bør tilgængeligheden af sikre offentlige transportmuligheder øges i overensstemmelse med den gradvise ophævelse af isolationsforanstaltningerne for at tilbyde alle borgere mobilitetsalternativer. Dette bør udføres og meddeles på en måde, der bidrager til at genskabe passagerernes tillid og tiltro til, at det er sikkert at anvende offentlig transport.
21. Det bør sikres, at transportvirksomheder og tjenesteudbydere, der leverer tilsvarende ydelser på samme strækning, er omfattet af tilsvarende foranstaltninger. Målet bør være at yde samme grad af sikkerhed, klarhed og forudsigelighed for passagerer, undgå diskrimination og bevare lige vilkår.
22. For at sikre, at foranstaltningerne ved afrejse og ankomst er ensrettede for alle transportformer, således at det undgås, at rejsen bliver for besværlig eller endog umulig, er det afgørende at sikre tilsvarende foranstaltninger, der er baseret på fælles principper, som hver især afbøder de relevante sundhedsrisici på en passende måde, og som accepteres gensidigt på afgang- og ankomststedet. Koordinering mellem medlemsstaterne og tredjelande vil gøre dette lettere.
23. For at gøre det muligt at planlægge rejser på et oplyst grundlag, kan transportvirksomheder og tjenesteydere gøre oplysninger om den gennemsnitlige belægningsgrad tilgængelige. Det vil især være vigtigt for tjenester uden pladsreservationer og for lokal offentlig transport. Disse oplysninger kan gøres tilgængelige online eller via særlige mobilapplikationer.
24. I flere medlemsstater, regioner og byer tages mobiliteten i byområder allerede op til fornyet overvejelse, f.eks. overvejes det at udvide fortove og cykelstier, tilpasse tidsplaner og udvikle innovative teknologier til styring af passagerstrømme og undgå trængsel. Kommissionen opfordrer til og støtter udviklingen og gennemførelsen af nye mobilitetsløsninger og -foranstaltninger for på en sikker måde at fremme aktiv, kollektiv og delt mobilitet og styrke borgernes tillid.
25. Der bør om nødvendigt anvendes klare regler for transportvirksomheders og tjenesteudbyderes rettigheder og pligter. Hvis operatører f.eks. er ansvarlige for at sikre, at der holdes afstand, eller for at nægte personer uden maske adgang til et transportknudepunkt eller et transportmiddel, eller hvis et bestemt passagertal overskrides, bør den retlige ramme, der giver dem beføjelse til at indføre disse foranstaltninger, defineres klart.

b) *Beskyttelse af transportarbejdere*

26. Transportarbejderne inden for alle transportformer har spillet en afgørende rolle under krisen med hensyn til levering af fragt, understøttelse af forsyningskæderne, hjemsendelse af EU-borgere og transport af vigtige arbejdstagere til deres job, selv med en øget risiko for deres egen sundhed og trivsel. Transportknudepunkter, tjenesteudbydere og operatører bør anvende principper om forretningskontinuitet for at sikre kontinuerlig, sikker drift i samråd med arbejdsmarkedets parter. Dette betyder også, at transportarbejderne bør høres på passende vis, udrustes, uddannes og instrueres i, hvordan de kan udføre deres opgaver med lavest mulig risiko for deres egen sundhed, deres familiers sundhed og deres kollegers og passagerers sundhed. Dette bør f.eks. omfatte oplysninger om, hvordan man anvender værnemidler korrekt, opretholder hygiejnen, minimerer unødvendig kontakt med andre, og hvordan potentielle smittetilfælde kan opdages i det omfang, det er muligt.
27. Transportarbejdere, som på grund af arten af deres arbejde er nødt til at interagere med andre i vid udstrækning (f. eks. flybesætninger, sikkerhedspersonale i lufthavne og havne, billetkontrollører, buschauffører og vognmænd, besætninger på passagerskibe, lodser og personale, der yder assistance til passagerer, herunder personer med handicap og nedsat mobilitet), bør af deres arbejdsgivere i passende grad forsynes med personlige værnemidler som beskrevet nærmere nedenfor. Der bør om nødvendigt sørges for regelmæssig udskiftning og sikker bortskaffelse af disse værnemidler. Det Europæiske Arbejdsmiljøagentur offentliggjorde en generel vejledning til arbejdsgivere om tilbagevenden til arbejdspladsen efter covid-19, som indeholder nyttige oplysninger om specifikke sektorer, herunder transportsektoren ⁽¹²⁾.

c) *Beskyttelse af passagerer*

28. For alle kollektive former for personbefordring bør der træffes rimelige foranstaltninger til at begrænse kontakten mellem transportarbejdere og passagerer samt mellem passagerer indbyrdes. Hvor det er muligt, bør der anvendes fysisk distancering, så længe den generelle sundhedssituation kræver det. Der bør desuden anvendes andre foranstaltninger, der reducerer smitterisikoen, såsom følgende:
- a) Transportarbejdere bør bære personlige værnemidler (masker, handsker osv.).
 - b) Hvor det er muligt, bør passagertætheden i kollektive transportmidler og i venteområder mindskes (driften af tjenester med reduceret kapacitet kan understøttes med henblik på at bevare lønsomheden, f.eks. gennem midlertidige forpligtelser til offentlig tjeneste i overensstemmelse med de gældende EU-regler ⁽¹³⁾).
 - c) Vedligeholdelse eller opsætning af beskyttende barrierer i knudepunkter og transportmidler (f.eks. omkring chauffører, ved billetautomater eller ved billetkontrol).
 - d) Der bør oprettes særlige baner eller på anden måde sørges for adskillelse af forskellige passagerstrømme i transportknudepunkter (dvs. havne, lufthavne, togstationer, busstoppesteder, færgelanløbssteder, offentlige transportknudepunkter i byerne osv.).
 - e) Knudepunkterne bør fjerne faciliteter, der tilskynder til trængsel (f.eks. bænke og borde), eller i det mindste flytte på dem for at sikre tilstrækkelig afstand.
 - f) Tydelig og letforståelig information om anbefalet adfærd (f.eks. hyppig håndvask eller desinfektion eller at holde sig på tilstrækkelig afstand) og om de specifikke foranstaltninger, der er truffet for dette specifikke transportknudepunkt eller denne transportform.

⁽¹²⁾ »COVID-19: guidance for the workplace« (vejledning til arbejdspladsen) og »COVID-19: Back to the workplace — Adapting workplaces and protecting workers« (tilbage til arbejdspladsen — tilpasning af arbejdspladser og beskyttelse af medarbejdere), https://oshwiki.eu/wiki/COVID-19:_guidance_for_the_workplace#See.

⁽¹³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1). Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafik tjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3). Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstatene (cabotagesejlads); EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7.

- g) Passende foranstaltninger ved ombordstigning og ved sikkerhedskontrol (f.eks. forhindring af, at passagerer kommer ind i eller forlader busser ad fordøren, åbning af døre som standard, desinfektion af bakker) og andre foranstaltninger, der bidrager til at minimere kontakten (f.eks. mulighed for at lade passagerer blive i deres bil eller lastbil på korte færgeruter, hvis den generelle sikkerhed kan sikres tilstrækkeligt).
- h) Transport af personer med handicap og nedsat mobilitet samt ældre personer bør prioriteres. Transportarbejdere, som i overensstemmelse med EU's regler om passagerrettigheder yder assistance til personer med nedsat mobilitet eller til ældre personer, bør udstyres med de nødvendige personlige værnemidler.
29. Passagererne bør bære ansigtsmasker ved transportknudepunkter og i transportmidler, der anvendes til kollektiv transport, især i tilfælde hvor foranstaltningerne til at holde afstand ikke kan overholdes fuldt ud hele tiden ⁽¹⁴⁾. Det tilgængelige oplysningsmateriale om sikker adfærd (passende afstand, håndvask osv.) bør fremstå tydeligt og iøjnefaldende for passagererne. Der bør udarbejdes protokoller for håndtering af potentielle smittetilfælde i disse faciliteter, og de bør formidles klart til transportarbejderne samt stilles til rådighed for passagererne.
30. Hvor det er vanskeligere at sikre en passende fysisk afstand, bør der indføres yderligere beskyttelsestiltag og -foranstaltninger for at sikre et tilsvarende beskyttelsesniveau. Hvis der desuden findes forskellige alternative metoder til at nå frem til en destination, bør der gives prioritet til de muligheder, hvor en passende fysisk afstand i tilstrækkelig grad kan sikres i overensstemmelse med de offentlige sundhedsmyndigheders anbefalinger.
31. Det bør være en prioritet at mindske smitterisikoen ved transportknudepunkter og i transportmidler inden for alle transportformer. Der bør indføres intensivere og regelmæssig rengøring og desinfektion af transportknudepunkter og transportmidler inden for alle transportformer. Der bør stilles desinfektionsgel til rådighed ved transportknudepunkter og i transportmidler.
32. Der bør indføres faciliteter og protokoller ved transportknudepunkterne til straks at isolere personer, der formodes at være smittet med covid-19, indtil der kan træffes yderligere passende foranstaltninger. Med henblik herpå bør der oprettes og udpeges sikre områder, og der bør være særligt, uddannet personale med passende værnemidler. Eksisterende sundhedsfaciliteter og sundhedspersonale (f.eks. i lufthavne, i havne eller om bord på skibe) bør styrkes for at kunne håndtere stigende trafikmængder, efterhånden som restriktionerne ophæves.
33. Elektronisk billet salg og pladsreservering bør prioriteres for at reducere klynger af rejsende i bestemte områder (dvs. ved billetautomater og salgssteder) og for bedre at kunne kontrollere det tilladte antal passagerer, samtidig med at der sikres adgang til billet salg for personer, der ikke har adgang til elektroniske midler, eller som ikke er i stand til at anvende sådanne elektroniske midler. Et kontaktløst miljø bør foretrækkes i videst muligt omfang.
34. Salg af andre varer, herunder føde- og drikkevarer, kan begrænses om bord på transportmidler. For at mindske smitterisikoen bør operatørerne af integrerede detailbutikker ved transportknudepunkter, såsom toldfrie butikker, træffe passende foranstaltninger, herunder f.eks.: styring af passagerstrømme for at sikre en passende afstand (herunder ved at anvende markører på gulvet, optimere indretningen og om nødvendigt begrænse antallet af kunder), regelmæssig rengøring og desinfektion af lokaler, udstyr og varer, etablering af barrierer mellem kunder og personale ved kasserne i detailbutikker, tilvejebringelse af et tilstrækkeligt antal standere til desinfektion af hænder i butikken og påkrævet anvendelse navnlig ved indgange og udgange, klart synlige oplysninger til kunderne om sikker adfærd og sikring af, at salgspersonalet er tilstrækkeligt uddannet og udstyret til at kunne håndtere kunder og varer i overensstemmelse med sundhedsmyndighedernes retningslinjer om sikker adfærd under covid-19-udbruddet.

⁽¹⁴⁾ »Ansigtmaske« er en generel betegnelse, der dækker både medicinske og ikkemedicinske masker. Det Europæiske Center for Forebyggelse af og Kontrol med Sygdomme (ECDC) påpeger, at det kan overvejes at anvende ikkemedicinske ansigtmasker bestående af forskellige tekstiler, især hvis medicinske ansigtmasker på grund af forsyningsproblemer skal prioriteres til brug for sundhedspersonale som personlige værnemidler (<https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/COVID-19-use-face-masks-community.pdf>). Det vil være op til de nationale sundheds-/sikkerhedsmyndigheder at udbyde forholdsreglerne i deres drøftelser med interessenterne inden for hver transportform på grundlag af de epidemiologiske risici i det pågældende land, tilgængeligheden og andre hensyn. Visse kategorier af transportarbejdere og passagerer kan blive udsat for forskellige risikoniveauer.

35. I tillæg til andre foranstaltninger, der har til formål at begrænse smitterisikoen, kan f.eks. kontaktopsporings- og advarselsforanstaltninger med anvendelse af mobilapps, anvendes på frivillig basis af passagerer til at opdage og bryde smitekæder og mindske risikoen for yderligere smitte, så længe der fortsat er smittefare. Anvendelsen af kontaktopsporingsapps bør ikke gøres til en betingelse for adgang til transporttjenester. På grund af transportens grænseoverskridende karakter er det vigtigt at sikre interoperabilitet og gensidig accept af sådanne foranstaltninger. Hvis de gennemføres, bør kontaktopsporingsforanstaltningerne være strengt begrænsede til deres formål, som er håndteringen af covid-19-udbruddet, og indføres i overensstemmelse med e-sundhedsnetværkets fælles EU-værktøjskasse om mobilapplikationer til støtte for kontaktopsporing i EU's kamp mod covid-19 ⁽¹⁵⁾, Kommissionens vejledning om apps ⁽¹⁶⁾ og retningslinjerne fra Det Europæiske Databeskyttelsesråd ⁽¹⁷⁾ for dermed at sikre databeskyttelsen på højeste niveau.
36. Transportvirksomheder og tjenesteudbydere bør have indført specifikke protokoller i tilfælde af, at passagerer bliver syge eller udviser covid-19-symptomer under eller umiddelbart efter rejsen eller ophold ved et transportknudepunkt. Sådanne protokoller bør omfatte klart udpegede sikre områder til passagerer, der udviser symptomer, en udførlig plan for at minimere deres kontakt med andre passagerer og transportarbejdere, indsamling og analyse af alle relevante oplysninger om kontakt med andre passagerer og transportarbejdere osv. For rejser med pladsbestilling bør dette omfatte muligheden for at identificere og advare andre passagerer, som befandt sig i nærheden.

d) *Fremtidsperspektiv*

37. Hvis der ikke findes frem til en vaccine, vil det være nødvendigt med en fleksibel kombination af øget brug af passende personlige værnemidler, passende og sikker ventilation, om muligt med udendørsluft og ikke blot recirkuleret indendørsluft, øget frivillig kontaktopsporingskapacitet og dekontamineringskapacitet for at genoprette de normale niveauer inden for transporttjenesteydelser og -forbindelser.
38. På mellemlang/lang sigt anbefales det, at alle de ekstraordinære foranstaltninger, der træffes under covid-19-udbruddet, løbende overvåges, vurderes og genovervejes rettidigt, medmindre den epidemiologiske situation nødvendiggør en forlængelse heraf, eller hvis disse foranstaltninger har været gavnlige med hensyn til forbedring af transportsystemerne og deres effektivitet.
39. De aktuelle inddæmningsforanstaltninger samt lempelsen af disse og genindførelsen af transporttjenester og -forbindelser bør ikke føre til en reduktion, selv hvis den kun er midlertidig, af EU's høje sikkerhedsstandarder inden for transport, herunder for transportarbejderen sundhed og sikkerhed. Det er vigtigt, at vi undgår at skabe yderligere problemer med transportsikkerheden ud over de problemer, vi står over for som følge af covid-19-udbruddet.

III. Praktisk vejledning om specifikke foranstaltninger til at sørge for en sikker passagertransport med alle transportformer i forbindelse med covid-19-udbruddet

a) *Tværgående anbefalinger*

40. Ovennævnte principper bør være retningsgivende for den samlede gradvise genindførelse af og stigning i passagertransporten i hele EU for alle transportformer i løbet af ophævelsen af covid-19-begrænsningerne og den efterfølgende genopretning. Disse fælles principper bør lette den gensidige anerkendelse af de gennemførte foranstaltninger både inden for EU og i forhold til tredjelande med henblik på at en effektiv videreførelse af driften af transporttjenester. Som anført i det foregående afsnit bør visse principper og foranstaltninger anvendes ved transportknudepunkter og i transportmidler inden for alle transportformer med specifikke tilpasninger, hvormed der tages hensyn til de enkelte transportformers særlige omstændigheder, behov og praktiske gennemførelsesmuligheder.
41. Disse tværgående foranstaltninger omfatter navnlig:
- a) Som minimum i forbindelse med den indledende lempelse af restriktionerne kan det være nødvendigt at begrænse antallet af passagerer i visse transportmidler for at sikre, at de gældende krav om en passende fysisk afstand overholdes tilstrækkeligt.

⁽¹⁵⁾ https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/ehealth/docs/covid-19_apps_en.pdf.

⁽¹⁶⁾ Meddelelse fra Kommissionen — Vejledning om apps til støtte for bekæmpelse af covid-19-pandemien i forbindelse med databeskyttelse (EUT C 124 I af 17.4.2020, s. 1).

⁽¹⁷⁾ https://edpb.europa.eu/our-work-tools/our-documents/guidelines/guidelines-042020-use-location-data-and-contact-tracing_da.

- b) Frivillig anvendelse af kontaktopsporingsapps bør overvejes som et ekstra led i risikobegrænsningen.
 - c) Transportarbejdere bør udstyres med personlige værnemidler og om muligt adskilles fra passagererne med barrierer.
 - d) Hyppig rengøring og desinfektion af knudepunkter og transportmidler samt hyppigere affaldsindsamling.
 - e) Systematisk installering af standere til desinfektion af hænder og påkrævet anvendelse af disse, når det er muligt.
 - f) Styrket ventilation, luftfiltrering og, hvor det er muligt, prioritering af anvendelsen af naturlig luft.
 - g) Passagererne bør bære ansigtsmasker, især i tilfælde hvor foranstaltningerne til at holde afstand ikke kan overholdes fuldt ud hele tiden.
 - h) Billetter og oplysninger bør leveres elektronisk og automatisk. Elektronisk forsalg af billetter samt procedurer til forudgående indtjekning, reservation og registrering bør fremmes og prioriteres kraftigt.
 - i) Indtjekning, lastning og losning af bagage bør organiseres på en måde, hvormed der undgås passagertrængsel.
 - j) Forudbestilling af service og måltider om bord bør så vidt muligt foretages på reservationstidspunktet for at mindske kontakten mellem personale og passagerer.
 - k) Letforståelige oplysninger om indførte procedurer for sikker adfærd og de nødvendige værnemidler til passagerer bør vises tydeligt ved knudepunkter og i transportmidler og gøres tilgængelige forud for enhver rejse.
42. Interessentorganisationer, operatører og tjenesteudbydere, der er aktive inden for de forskellige transportformer, bør udvikle og gennemføre passende foranstaltninger til at tage højde for de enkelte transportformers særlige omstændigheder. Disse bør være i overensstemmelse med både de generelle og de transportformsspecifikke principper og anbefalinger, der er fastsat i disse retningslinjer. Disse foranstaltninger bør løbende gennemgås og om nødvendigt tilpasses for at sikre deres effektivitet med hensyn til at beskytte transportarbejdernes og passagerernes sundhed.
43. Endvidere bør følgende foranstaltninger gennemføres og anvendes under hensyntagen til de enkelte transportformers særlige karakteristika og behov:

b) *Luftfart*

44. I luftfartssektoren har man mangeårig erfaring med risikostyring inden for sikkerhed og er vant til at arbejde i et stærkt kontrolleret miljø. Genopretning af flypassagerernes tillid til, at luftfarten er en sikker transportform, vil være afgørende for at komme ud af denne krise. Med henblik herpå vil det være afgørende, at interessenterne inden for luftfart og sundhed kommunikerer bredt om de indførte foranstaltninger samt om, hvordan disse foranstaltninger afbøder risiciene. Luftfartssektoren bør sikre, at foranstaltningerne er meget synlige og koordinerede og altid kommunikeres til passagererne.
45. Afbødningen af risikoen for spredning af covid-19 bør følge de samme principper som dem, der anvendes til sikkerhedsrisikostyring, herunder overvågning af overholdelsen, regelmæssig gennemgang af foranstaltningernes effektivitet og tilpasning af foranstaltninger til skiftende behov og forbedrede metoder og teknologier. Der bør dog tages hensyn til, at lufthavne og luftfartsselskaber ikke er kvalificerede til at levere sundhedsydelse, f.eks. at træffe afgørelser om sundhedsscreening af passagerer, hvilket bør gøres af de kompetente myndigheder.
46. For at sikre, at foranstaltningerne ved afrejse og ankomst er ensartede, således at det undgås, at rejsen bliver for besværlig eller endog umulig, er det afgørende at sikre ækvivalente foranstaltninger, der er baseret på fælles principper, som hver især afbøder de relevante sundhedsrisici på en passende måde, og som anerkendes gensidigt på afgang- og ankomststedet. Med henblik herpå vil det være det nyttigt at udvikle konkrete kriterier, der bør omsættes til en internationalt anerkendt tilgang. Anvendelsen af ækvivalente standarder og gensidighed med hensyn til foranstaltninger og anerkendelsen heraf kan udgøre grundlæggende katalysatorer for luftfarten i EU og på verdensplan. Derfor vil et tæt samarbejde med tredjelande og internationale partnere, herunder Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), være af afgørende betydning.

47. I samarbejde med Kommissionen, Det Europæiske Center for Forebyggelse af og Kontrol med Sygdomme (ECDC) og de kompetente myndigheder vil Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) i de kommende uger fremsætte tekniske operationelle retningslinjer for at fremme en koordineret tilgang og bistå de nationale luftfartsmyndigheder, luftfartsselskaber, lufthavne og andre interessenter på luftfartsområdet. Der vil i disse tekniske operationelle retningslinjer blive taget hensyn til de sikkerhedsstyringsprincipper, der er udviklet for at sikre det europæiske luftfartssystemes sikkerhed, og der vil blive fastlagt en grundlæggende sikkerhedsprotokol om sundhed i luftfarten, som foreslås anvendt i hele EU.
48. Protokollen bør indeholde følgende foranstaltninger:
- Der bør lægges større vægt på udluftning, luftfiltrering af kvalitet som til hospitalsformål og vertikal luftgennemstrømning.
 - Kontamineringsrisici bør begrænses i det samlede rejseforløb (f.eks. bør klynger af passagerer undgås, interaktionen om bord bør begrænses, den mest hensigtsmæssige fordeling af pladser bør udforskes ud fra de tekniske begrænsninger, og der bør gives forrang til elektroniske dokumenter og betalingsmidler).
 - Gangtrafikken i kabinen bør mindskes (f.eks. mindre bagage, mindre interaktion med besætningen).
 - Passagerstrømmene bør styres på passende vis (f.eks. bør det tilrådes at ankomme i god tid til lufthavnen, der bør gives forrang til elektronisk indtjekning/selvindtjekning, det bør sikres, at der holdes afstand, og at kontakten minimeres ved bagageaflevering, sikkerheds- og grænsekontrolsteder, ombordstigning og afhentning af bagage), og letforståelige oplysninger om lufthavnsprocedurer bør stilles til rådighed for passagerer forud for rejsen.
49. EASA's/ECDC's kommende tekniske operationelle retningslinjer vil specificere yderligere afbødende foranstaltninger i tæt samarbejde med de nationale kompetente myndigheder, idet det tilsigtes at indføre foranstaltninger vedrørende flyveoperationer på en sammenhængende måde i hele EU.
- c) *Vejtransport*
50. Der bør sikres et højt hygiejneniveau i alle områder af terminaler, rasteplasser (f.eks. langs motorveje), overdækkede parkeringsanlæg og tank- og ladestationer, herunder regelmæssig rengøring og desinfektion for at begrænse smitterisici for trafikanter. På stationerne bør passagerstrømmene styres. Kan der ikke sikres et tilstrækkeligt folkesundhedsniveau, bør det overvejes at lukke visse stoppesteder eller stationer.
51. Bus- og rutebiltransport For at rejseaktiviteten med busser og rutebiler gradvist kan genoptages, er der behov for passende foranstaltninger, idet der skelnes mellem regional- og fjerntrafiktjenester. Særlig for internationale bus- og rutebiltjenester bør tilgangen koordineres mellem medlemsstaterne og operatørerne for at være effektiv. Der bør indføres en sikker driftspraksis, herunder f.eks. ombordstigning ad bagdøren og mest mulig brug af vinduer til at udlufte i stedet for airconditioning. Desuden bør sædeudnyttelsen optimeres så vidt muligt (f.eks. kan familier sidde sammen, mens der bør holdes afstand mellem personer, der ikke rejser sammen). I minibusser bør passagerer ikke tillades at sidde ved siden af føreren, medmindre det er muligt at foretage fysisk adskillelse. Operatører af rutekørsel med bus vil skulle gives mulighed for gradvist at genopbygge nettet alt efter de nationale restriktioner. Medlemsstaterne bør lette denne proces ved at indføre forenkledede og hurtige procedurer, så operatørerne prompte kan tilpasse deres tjenester, uden at transportarbejdernes sundhed og sikkerhed bringes i fare. Medarbejdernes kontakt med passagerernes bagage bør om muligt begrænses, og passagererne bør håndtere deres egen bagage ved ombordstigning og afstigning.
52. Behovsorienteret transport i bil/varevogn (taxaer og hyrevogne) Taxa- og hyrevognstjenesterne har i vid udstrækning videreført deres aktiviteter med særlige beskyttelsesforanstaltninger for chauffører og begrænsninger såsom kun én passager eller flere personer, der bor i samme husstand. Disse tjenester bør fortsat drives under anvendelse af specifikke hygiejneforanstaltninger og risikobegrænsende foranstaltninger. Virksomhederne bør forsyne førere med masker og desinfektionsmidler. Køretøjskabiner bør desinficeres så ofte som muligt. Taxa- og hyrevognschauffører bør undgå fysisk kontakt med passagerer, og der bør altid gives forrang til elektronisk betaling. Virksomhederne bør sørge for fysisk adskillelse (f.eks. plastgardiner eller barrierer) mellem føreren og passagererne for at begrænse kontakten. Passagerer bør ikke tillades at sidde ved siden af føreren, medmindre det er muligt at foretage fysisk adskillelse. Virksomhederne bør dele relevante oplysninger med passagerer forud for rejsen.

d) *Jernbanetransport*

53. For at passagerbefordringen kan genoptages, vil det være vigtigt at forvisse passagerer om, at det er sikkert at benytte kollektiv transport. Foranstaltningerne skal være synlige og effektive, og passagerer skal underrettes om dem på bedste vis. Særlig for internationale jernbanetjenester vil foranstaltningerne skulle koordineres mellem medlemsstaterne og operatørerne for at være effektive. Jernbanesektorens sammenslutninger og arbejdstagerorganisationer arbejder på fælles regler.
54. I betragtning af det store antal passagerer, der befordres dagligt, og antallet af betjente jernbanestationer, vil efterlevelsen af de generelle regler for sikker adfærd for at beskytte folkesundheden, navnlig det at holde tilstrækkelig afstand, også afhænge af fornøden omhu og ansvarsfølelse hos hver enkelt passager. En høj grad af overholdelse bør sikres med stikprøvekontrol.
55. Da jernbanerne har fungeret kontinuerligt under hele covid-19-udbruddet, er der allerede indført en række foranstaltninger, som om nødvendigt kan opretholdes og tilpasses:
- a) Der bør indføres en pligt til om fornødent at holde afstand på tog, især så længe antallet af passagerer er relativt lavt. For at gøre det muligt at holde afstand, bør togenes afgangshyppighed og kapacitet øges, hvis det er nødvendigt for at mindske passagertætheden.
 - b) Jernbaneoperatørerne bør indføre krav om pladsbillet til rejser med fjern- og regionaltrafiktog med angivelse af passagerernes navn samt afgang- og bestemmelsesstation. Alternativt, og især for nærtogenes vedkommende, bør passagererne pålægges at lade sæder stå tomme mellem dem undtagen for passagerer fra samme husstand.
 - c) Jernbaneoperatørerne bør gøre brug af systemer til at tælle ombordværende passagerer, der især kan benyttes i pendler- og forstadstog (ud fra vægt, gangtrin i områder ved dørene og CCTV-tællealgoritmer, som ikke giver mulighed for at identificere enkeltpersoner) til kapacitetsstyring. Der kan opstå behov for en fleksibel tilpasning af køreplaner og kanaltildeling, herunder optimering af kapaciteten på en koordineret måde efter efterspørgslen og behovet for at reducere passagertætheden.
 - d) På stationerne bør passagerstrømmene styres. Kan der ikke sikres et tilstrækkeligt folkesundhedsniveau, bør det overvejes at lukke visse stoppesteder eller stationer.
 - e) Rejser uden for myldretiden bør fremmes med incitamenter, f.eks. justering af billetpriser eller fleksible arbejdstider for pendlertogs vedkommende, for at undgå trængsel.
 - f) For at undgå, at passagererne rører ved dørhåndtag eller -knap, bør dørene åbnes enten automatisk eller fjernbetjent af togføreren.
56. Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA), som har relevant ekspertise med jernbanedrift og fælles sikkerhedsmetoder samt et omfattende net af kommunikationskanaler (med myndigheder, operatører og producenter), er rede til at spille en central rolle med hensyn til at sikre udveksling af bedste praksis. Fællesforetagendet Shift2Rail er allerede i færd med at undersøge mulighederne for at støtte udviklingen af apps baseret på anonymiserede og aggregerede data ⁽¹⁸⁾ for at skabe en bedre forståelse af trængsel på stationer, og dette kan også være til gavn for den offentlige transport.

e) *Transport ad vandvejen*

57. Passagertransport ad vandvejen er aftaget betydeligt. Der er behov for foranstaltninger til at sikre folkesundheden for at genoprette tilliden og tiltroen hos både passagerer og besætninger. Foranstaltningerne bør afpasses efter skibstypen og sejladsens karakter og varighed, som kan variere betydeligt inden for vandvejstrafikken. Der kan være behov for at øge antallet af fartøjer og sejlads, især hvis det drejer sig om færgetransport af afgørende betydning for at skabe forbindelse til fjerntliggende områder og øer.

⁽¹⁸⁾ Kommissionens henstilling (EU) 2020/518 af 8. april 2020 om en fælles EU-værktøjskasse med henblik på at udnytte teknik og data til at bekæmpe og overvinde covid-19-krisen, navnlig hvad angår mobilapplikationer og anvendelse af anonymiserede mobilitetsdata (EUT L 114 af 14.4.2020, s. 7).

58. Foranstaltninger for arbejdstagere inden for søtransport er beskrevet nærmere i retningslinjerne for sundhedsbeskyttelse for personer om bord på skibe ⁽¹⁹⁾. Arbejdstagere, herunder arbejdstagere om bord på skibe og i havne, bør have adgang til personlige værnemidler ⁽²⁰⁾ og tilstrækkelig lægebehandling til enhver tid under arbejdet. Direkte interaktion mellem personer om bord bør begrænses så vidt muligt for at undgå smitterisiko.
59. Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) er rede til at lette udvekslingen af bedste praksis og oplysninger, der kan være nyttige for de kompetente myndigheder og interessenter (f.eks. om fartøjssporing, sundhedsrapportering mv.). I betragtning af skibsfartens internationale karakter vil samarbejdet med tredjelands og internationale organisationer, herunder Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), desuden være vigtig for at fremme det globale samarbejde samt ækvivalens og gensidighed mellem foranstaltninger og praksis i relation til covid-19.
60. Med udgangspunkt i eksisterende erfaringer og foranstaltninger, der allerede anvendes af medlemsstaterne, bør operatører og alle andre enheder, der beskæftiger sig med vandvejstransport (havne, færgeterminaler og relevante nationale myndigheder), anvende følgende foranstaltninger:
- Sørge for, at kravet om at holde afstand på fartøjer kan efterleves, bl.a. ved at reducere det højst tilladte antal passagerer.
 - Adgang til kajer, hvor passagerer går om bord eller fra borde, forbeholdes passagerer med billetter, og tildele pladser til passagerer.
 - Havnene bør overveje særlige baner for at adskille ind- og udrejsende passagerer.
 - Når forholdene tillader det, bør flest mulige passagerer placeres i åbne rum på fartøjet.
 - Hvis passagerer anbefales eller anmodes om at forblive i deres køretøjer om bord på færger under korte sejlads (f.eks. under en time), bør en sådan foranstaltning kun anvendes på åbne dæk, medmindre der træffes yderligere sikkerhedsforanstaltninger i overensstemmelse med gældende EU-regler. Kapaciteten på dækkene bør om nødvendigt justeres for at sørge for, at sikkerheden er i orden, og at der forefindes personale med uddannelse i brandbekæmpelse.
 - Rengøring og desinfektion af fartøjer og faciliteter på land bør følge de foreslåede procedurer ⁽²¹⁾ i den fælles aktion »EU Healthy Gateways«.
 - Krydstogtskibe, og i relevante tilfælde færger, bør udarbejde særlige protokoller for rengøring og hygiejne, der minimerer risikoen for krydskontaminering mellem passagerkahytter.
 - Der bør udarbejdes protokoller mellem skibsoperatører og faciliteter på land for personer, der formodes at være eller er bekræftet smittet med covid-19, herunder foranstaltninger før, under og efter rejsen. Til dette formål bør der forefindes procedurer for helbredsscreening og karantænefaciliteter, og der bør tilrettelægges en passende interaktion med den person, der er i karantæne.
 - Krydstogtskibe bør have en passende testkapacitet til at fastslå covid-19-smitte om bord, og den skal anvendes, hvis en passager eller et besætningsmedlem mistænkes for at være smittet.
61. Tidligere covid-19-udbrud på krydstogtskibe har sat fokus på disse lukkede områders særlige sårbarhed på lange sejlads. Før krydstogtskibe genoptager driften, bør skibsoperatører indføre strenge procedurer for at mindske smitterisikoen om bord og yde passende lægebehandling i tilfælde af infektioner. Den gradvise genindførelse af krydstogter bør koordineres på EU-plan og internationalt plan under hensyntagen til folkesundheden i de pågældende lande. Forud for rejser bør krydstogtoperatørerne sammen med havne langs ruten sørge for, at

⁽¹⁹⁾ Meddelelse fra Kommissionen — Retningslinjer for sundhedsbeskyttelse, hjemsendelse og rejsearrangementer til søfarende, passagerer og andre personer om bord på skibe (EUT C 119 af 14.4.2020, s. 1).

⁽²⁰⁾ EU Healthy Gateways Joint Action, Overview of Personal Protective Equipment (PPE) recommended for staff at Points of Entry and crew on board conveyances in the context of COVID-19.

⁽²¹⁾ Suggested procedures for cleaning and disinfection of ships during the pandemic or when a case of COVID-19 has been identified on board; https://www.healthygateways.eu/Portals/0/plcdocs/EU_HEALTHY_GATEWAYS_COVID-19_Cleaning_Disinfection_ships_09_4_2020_F.pdf?ver=2020-04-09-124859-237

skibene om nødvendigt kan træffe foranstaltninger med henblik på at tilvejebringe lægebehandling til passagerer og besætningsmedlemmer og tilrettelægge hjemtransport. For at sikre søtransportens kontinuitet og sikkerhed træffer Kommissionen fortsat foranstaltninger til at lette og koordinere medlemsstaternes indsats med henblik på at gøre det muligt at skifte besætning i deres havne.

f) *Mobilitet i byområder*

62. I mange byer og regioner har den offentlige transport (busser, metrotog, sporvogne, by- og forstadstog osv.) fortsat driften under hele covid-19-udbruddet. Som forberedelse til det tidspunkt, hvor passagertallet atter stiger, bør der i relevante tilfælde træffes foranstaltninger for at sikre den størst mulige sikkerhed for passagererne, f.eks. følgende:
- a) Der bør pålægges krav om sikker minimumsafstand, f.eks. ved hjælp af klistermærker eller gulvmarkering for at vejlede passagerer i vogne i at holde en sikker afstand.
 - b) Kontakt mellem førere og passagerer bør minimeres (f.eks. ved at anvende barrierer, lukke de forreste indgangsdøre, tilskynde til at benytte elektroniske billetter og betalingsmetoder).
 - c) Antallet af afgangene bør forøges og tilpasses, og ruteføringen bør omlægges for at skabe grundlaget for en sikker minimumsafstand, når passagertallet stiger, og for bedre at kunne betjene nogle destinationer (f.eks. hvor efterspørgslen er særlig høj).
 - d) For at undgå, at passagererne rører ved dørhåndtag eller -knapper, bør dørene åbnes enten automatisk eller fjernbetjent af togføreren.
 - e) Passagerstrømme på stationer og transportknudepunkter bør optimeres for at undgå trængsel og myldretid og minimere kontakten ved hjælp af innovative teknologier og mobilapps (f.eks. forudsigelse af trafiktæthed og trængsel, montering af passagertællere ved døre med en overgrænse, tilrettelæggelse af rejsetidsintervaller efter aftale osv.) og åbne mulighed for fleksibilitet mht. arbejdstiden.
63. Det er afgørende at kommunikere klart om alle de trufne foranstaltninger for at lette en gnidningsløs gennemførelse, skabe tryghed hos borgerne og bevare deres tiltro til den offentlige transport. Oplysningskampagner (f.eks. »stå her«-klistermærker) har også vist sig at være effektive. Mange af de potentielt nødvendige foranstaltninger (f.eks. styring af menneskemængder, adgang til transportknudepunkter og køretøjer, opretholdelse af fysisk mindsteafstand osv.) har virkninger, der rækker ud over den offentlige transports virkefelt, og foranstaltningerne bør udvikles i samarbejde med sundhedsmyndigheder og andre interessenter med en tydelig afgrænsning af de enkelte aktørers rettigheder og forpligtelser. De deraf følgende ekstra omkostninger kan indarbejdes i kontrakter om offentlig trafikbetjening.
64. Deleløsninger inden for mobilitet: Virksomheder, der beskæftiger sig med deleløsninger inden for mobilitet, bør træffe forskellige foranstaltninger for at beskytte førere og passagerer mod smitte. Udlejningskøretøjer bør desinficeres grundigt efter hver brug, og køretøjer, der benyttes til bildeling, bør desinficeres mindst én gang for hver brugsdag. Desinfektionsforanstaltninger bør intensiveres for så vidt angår stationsbaserede tjenester (f.eks. delecykler). Virksomheder, som udlejer e-scootere og e-cykler, bør som minimum desinficere scootere og cykler for hvert batteriskift.
65. Aktiv mobilitet: Mange europæiske byer arbejder på at gøre aktiv mobilitet (f.eks. gang og cykling) til en sikker og mere attraktiv mobilitetsmulighed under covid-19-udbruddet. I byområder kan det overvejes midlertidigt at udvide fortove og inddrage en del af kørebanerne til aktive mobilitetsmuligheder for at lette befolkningens behov for at bevæge sig på en sikker og effektiv måde, samtidig med at hastigheden nedsættes for køretøjer i områder med øget aktiv mobilitet.
66. Udveksling af bedste praksis, idéer og innovationer med henblik på sikker mobilitet i byområder og forstæder under covid-19-udbruddet begyndte via særlige platforme og netværk, og det er af central betydning at videreudvikle samarbejde og videndeling af den art. Kommissionen vil også samle medlemsstater, lokale myndigheder og interessenter, der beskæftiger sig med mobilitet i byområder, med henblik på at analysere konsekvenserne af dette udbrud, drage konklusioner, indsamle de hidtidige erfaringer og indkredse mulighederne for en fremtidig, mere bæredygtig mobilitet i EU i tråd med den europæiske grønne pagt.

IV. Konklusion

67. Kommissionen vil sammen med andre EU-institutioner, -agenturer og -organer, medlemsstaterne, transportinteresser og internationale partnere videreføre arbejdet med at koordinere foranstaltninger og lette gennemførelsen af disse retningslinjer på en gennemsigtig og objektiv måde. Kommissionen vil navnlig overvåge, at inddæmningsforanstaltningerne og den gradvise ophævelse heraf ikke undergraver det indre marked eller i strid med traktaterne skaber forskelsbehandling mellem EU's transportvirksomheder og tjenesteudøvere, og at de ikke giver anledning til forskelsbehandling mellem EU-borgere eller -arbejdstagere på grundlag af nationalitet.
 68. Situationen er stadig dynamisk, og Kommissionen vil fortsat samarbejde med de kompetente myndigheder, interesseorganisationer, transportoperatører og tjenesteudøvere om at tilpasse og ajourføre vores tilgange og foranstaltninger under hensyntagen til den seneste epidemiologiske udvikling, feedback om de eksisterende foranstaltningers effektivitet samt EU-borgernes og vores økonomis behov. Så længe covid-19-udbruddet varer ved, må de offentlige myndigheder, interessenterne og borgerne fortsat være årvågne og opretholde et højt beredskabsniveau over for en potentiel stigning i antallet af smittetilfælde. Kommissionen vil i den forbindelse løbende overvåge anvendelsen af disse retningslinjer og om nødvendigt ajourføre dem for at sikre deres effektivitet i lyset af skiftende omstændigheder.
 69. Samtidig med, at opmærksomheden rettes mod at genindføre transporttjenester og -forbindelser, må der ses på en bæredygtig og intelligent genopretning af EU's transportsektor, således at den kan genvinde den styrke, den havde før krisen, forblive konkurrencedygtig på verdensplan og fortsat være en grundlæggende del af EU's økonomi og borgernes liv. Erfaringerne fra covid-19-krisen vil blive afspejlet i den kommende strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet i 2020.
-