

Diario Oficial de la Unión Europea

C 96 I



Edición
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

63.º año

24 de marzo de 2020

Sumario

IV Información

INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

Comisión Europea

2020/C 96 I/01

Comunicación de la comisión sobre la puesta en marcha de los «carriles verdes» en el marco de las Directrices sobre medidas de gestión de fronteras para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de los bienes y de los servicios esenciales

1

IV

(Información)

INFORMACIÓN PROCEDENTE DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

COMISIÓN EUROPEA

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

sobre la puesta en marcha de los «carriles verdes» en el marco de las Directrices sobre medidas de gestión de fronteras para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de los bienes y de los servicios esenciales

(2020/C 96 I/01)

Resumen

- Las Directrices sobre medidas de gestión de fronteras para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de los bienes y de los servicios esenciales ⁽¹⁾, adoptadas por la Comisión Europea el 16 de marzo de 2020, subrayan el principio de que todas las fronteras interiores de la UE deben permanecer abiertas al transporte de mercancías y de que deben garantizarse las cadenas de suministro de los productos esenciales. La libre circulación de mercancías, especialmente en períodos de emergencias y en interés de todos, exige que los Estados miembros respeten y apliquen plenamente las Directrices en todos los pasos fronterizos de las fronteras interiores. El presente documento está concebido para ayudar a los Estados miembros a aplicar las Directrices por lo que se refiere a los carriles verdes. Su objetivo es generar un proceso de cooperación en toda la UE para garantizar que todas las mercancías, incluidos los bienes esenciales como los alimentos y los suministros médicos, lleguen rápidamente a su destino sin retrasos.
 - A fin de preservar la buena marcha de las cadenas de suministro en toda la UE y garantizar el funcionamiento del mercado único para las mercancías, allí donde existan o se hayan introducido controles en las fronteras interiores, se pide a los Estados miembros que designen de inmediato todos los puntos de paso fronterizos internos pertinentes de la red transeuropea de transporte (RTE-T), y otros en la medida en que se considere necesario, como pasos fronterizos de tipo «carril verde» para el transporte terrestre (por carretera y ferrocarril), marítimo y aéreo.
 - El tránsito por estos pasos fronterizos de tipo «carril verde» no debería superar los 15 minutos en las fronteras interiores, incluidos los controles y la inspección sanitaria de los trabajadores del transporte. Los «carriles verdes» deben estar abiertos a todos los vehículos de carga que transporten cualquier tipo de mercancía.
 - Los Estados miembros deben actuar de inmediato para suspender temporalmente todo tipo de restricciones al acceso por carretera existentes en su territorio (tránsito en fin de semana, nocturno, prohibiciones sectoriales, etc.) para el transporte de mercancías por carretera y para la necesaria libre circulación de los trabajadores del transporte.
 - Los trabajadores del transporte, con independencia de su nacionalidad y de su lugar de residencia, deben poder cruzar las fronteras interiores. Debe suprimirse toda restricción, como las impuestas al desplazamiento y la cuarentena obligatoria de los trabajadores del transporte, sin perjuicio de que las autoridades competentes adopten medidas proporcionadas y adaptadas específicamente para minimizar el riesgo de contagio.
1. El brote de COVID-19 tiene un grave impacto perturbador en el transporte y la movilidad europeos. En Europa, la cadena de suministro se mantiene gracias a una amplia red de servicios de transporte de mercancías que incluye todos los modos de transporte. Los servicios de carga terrestres, marítimos y aéreos continuos e ininterrumpidos revisten una importancia estratégica fundamental para toda la UE. Las cadenas de suministro terrestres, en particular por carretera, que actualmente representan el 75 % del transporte de mercancías, se han visto especialmente afectadas por la introducción de prohibiciones de entrada en las fronteras terrestres interiores, o por restricciones a los conductores profesionales que acceden a determinados Estados miembros. Los tiempos de espera en días recientes, en determinadas fronteras interiores de la UE, superaron las 24 horas, incluso para suministros médicos.

(¹) [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0316\(03\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020XC0316(03)&from=EN)

2. La presente Comunicación insta a los Estados miembros a aplicar íntegramente las directrices para la gestión de las fronteras a todos los transportes de mercancías dentro de la UE ⁽²⁾ y ofrece orientaciones adicionales específicas a los Estados miembros sobre la manera de aplicar los apartados 1 a 6, 8, 10, 11, 19 y 22 de dichas directrices. Invita a los Estados miembros a aplicar las medidas operativas y organizativas necesarias, en el entendimiento de que estas medidas excepcionales serán temporales mientras dure el confinamiento debido al coronavirus.

1. Garantía de la circulación continua en la red transeuropea de transporte

3. La **red transeuropea de transporte (RTE-T)** ⁽³⁾, que consta de las arterias más importantes para el transporte por carretera, ferrocarril y vías navegables interiores, y que integra puertos, aeropuertos y terminales multimodales, desempeña un papel esencial para garantizar la circulación de mercancías. Es fundamental velar por la circulación fluida de todas las mercancías a lo largo de esta red para garantizar una respuesta sanitaria eficaz a la pandemia, tranquilizar a la población en el sentido de que los suministros están asegurados y atenuar el impacto del virus en la economía.
4. **Los Estados miembros deben aplicar inmediatamente las siguientes medidas para garantizar el transporte sin trabas de los bienes a lo largo de toda la RTE-T.**
5. **Todos los vehículos de carga y sus conductores deben ser tratados de forma no discriminatoria, independientemente del origen, el destino o el país de matriculación del vehículo, o de la nacionalidad del conductor. Los Estados miembros no deben distinguir entre vehículos que transportan mercancías para su uso en su territorio y los que solo transitan por ellos.**
6. Siempre que existan o se hayan introducido controles en las fronteras interiores, se invita a los Estados miembros a que designen **como pasos fronterizos de tipo «carril verde»** los pasos fronterizos internos pertinentes de la RTE-T ⁽⁴⁾, así como otros pasos fronterizos importantes, en la medida en que sea necesario.
7. El tránsito por estos «carriles verdes» **no debería superar los 15 minutos**, incluidos los controles y la inspección sanitaria. Deben abrirse cruces fronterizos adicionales dedicados exclusivamente al paso de mercancías, en caso de saturación de los pasos de la RTE-T. Deben estar situados lo más cerca posible de los pasos fronterizos de esta red.
8. **Los pasos fronterizos de tipo «carril verde» deben estar abiertos a todos los vehículos de transporte de mercancías**, incluidos todos los vehículos pesados y ligeros y, en su caso, los trenes y buques.
9. La Comisión reconoce que algunos Estados miembros desean dar prioridad a determinados tipos de mercancías en la presente crisis. Sin embargo, dada la compleja naturaleza de las cadenas de suministro y la necesidad de garantizar la libre circulación de todas las mercancías, **deben poder utilizar los «carriles verdes» los vehículos que transporten cualquier tipo de mercancías**. La Comisión está dispuesta a estudiar, si es preciso, la necesidad de adoptar nuevas medidas para dar prioridad a determinadas categorías de mercancías, basándose también en las mejores prácticas a nivel nacional, pero subraya que los Estados miembros deben hacer todo lo posible por mantener *todas* las mercancías en movimiento. Se debe dar prioridad en todo momento a los servicios de transporte de emergencia.
10. En los «carriles verdes», **los procedimientos deben reducirse y simplificarse hasta lo mínimo** estrictamente necesario. No debe pedirse a los conductores de vehículos de transporte de mercancías que presenten ningún documento aparte del documento de identidad, el permiso de conducción y, si acaso, una carta de su empleador (anexo 3). Debe considerarse suficiente la presentación o entrega de documentos electrónicos.

⁽²⁾ Los principios relativos al transporte de mercancías de la presente Comunicación se aplican, *mutatis mutandis*, al traslado de residuos de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos (DO L 190 de 1.7.2006, p. 1).

⁽³⁾ <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html>

⁽⁴⁾ Véase para referencia el anexo 1 y en línea: Pasos fronterizos internos por carretera de la RTE-T

11. La inspección sanitaria puede llevarse a cabo antes o después de la frontera interior, en función de la infraestructura disponible, para garantizar la fluidez del tráfico. Los Estados miembros deben coordinarse para llevar a cabo la inspección sanitaria solamente a un lado de la frontera, a fin de evitar duplicaciones y tiempos de espera. La inspección sanitaria debe basarse, en principio, en la medición de la temperatura corporal por medios electrónicos, a menos que se obtengan métodos igualmente rápidos, pero más eficaces.
12. **Los demás controles de los documentos y la carga** (por ejemplo, las inspecciones en carretera) deben reducirse al mínimo y no superar los niveles normales, a fin de garantizar la libre circulación de mercancías y evitar más demoras.
13. **Los controles y la inspección de la salud** deben llevarse a cabo de forma que se reduzcan al mínimo los retrasos y, por tanto, los conductores no se verán obligados a salir de los vehículos.
14. Los **puntos nacionales de contacto** establecidos a raíz de la teleconferencia de los ministros de transporte del 18 de marzo deberían colaborar para garantizar el funcionamiento eficaz de los pasos fronterizos de tipo «carril verde». La Comisión ha creado una plataforma para informar sobre las medidas de transporte de crisis pertinentes adoptadas por los Estados miembros ⁽⁵⁾.
15. Por lo que respecta al Reino Unido, que es tratado como miembro de la UE hasta el final del período de transición, y a los países vecinos no pertenecientes a la UE, los miembros del EEE, Suiza, los países y economías de los Balcanes Occidentales, así como a la cooperación con los países que participan en el Mecanismo de Protección Civil de la Unión, en particular los pertenecientes a la RTE-T ampliada, se invita a las autoridades nacionales respectivas a colaborar estrechamente con la red de puntos de contacto de la UE. Esto es esencial para armonizar plenamente todos los procedimientos necesarios a fin de garantizar la circulación de todas las mercancías, tanto con destino a esos países como en tránsito desde una parte de la UE (o de este grupo ampliado de países) a otra. La Comisión también colaborará estrechamente con la Secretaría Permanente de la Comunidad del Transporte para facilitar la coordinación y aplicación de las medidas entre la UE y los países de los Seis Balcanes Occidentales. Sin perjuicio de los controles específicos relativos a las mercancías o a los trabajadores del transporte vinculados de forma inherente y habitual al cruce de las fronteras exteriores del mercado único, la unión aduanera o el espacio Schengen, respectivamente, los Estados miembros deben aplicar, en la mayor medida posible y en esas fronteras exteriores, las directrices de aplicación establecidas en la presente Comunicación.
16. En la totalidad de su territorio, los Estados miembros deben **suspender temporalmente todo tipo de restricciones** vigentes (de fin de semana, vedas nocturnas, prohibiciones sectoriales, etc.) para el transporte de mercancías. La suspensión de estas prohibiciones para el transporte contribuirá a aumentar la fluidez del tráfico.
17. Los Estados miembros deben garantizar la disponibilidad de instalaciones sanitarias adecuadas y el suministro de alimentos y restauración para los trabajadores del transporte en las principales rutas. Dada la probabilidad de que no haya instalaciones de alojamiento disponibles a lo largo de las carreteras, y con el fin de limitar la exposición al contagio, los Estados miembros deben considerar la posibilidad de suspender urgentemente la prohibición de que los trabajadores del transporte pasen los períodos de descanso en las cabinas de los vehículos, de conformidad con el artículo 14 del Reglamento (CE) n.º 561/2006 ⁽⁶⁾. Para períodos superiores a 30 días, en función de la persistencia de los problemas, la Comisión considerará favorablemente las solicitudes de autorizar la prórroga de esas excepciones que presenten los Estados miembros.
18. La Comisión insta a los Estados miembros a crear **corredores de tránsito seguro** por los que los conductores privados y sus pasajeros, como los trabajadores sanitarios y de transporte, así como los ciudadanos de la Unión que sean repatriados, sin importar su nacionalidad, puedan cruzar los países directamente y con prioridad en cualquier dirección que lo necesiten, dentro de la RTE-T, a condición de que permanezcan estrictamente en la ruta designada y hagan las pausas mínimas necesarias. Los Estados miembros deben velar también por que haya al menos un aeropuerto funcional para los vuelos de repatriación y de socorro internacionales.

⁽⁵⁾ https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en; contacto: EU-COVID-TRANSPORT@ec.europa.eu

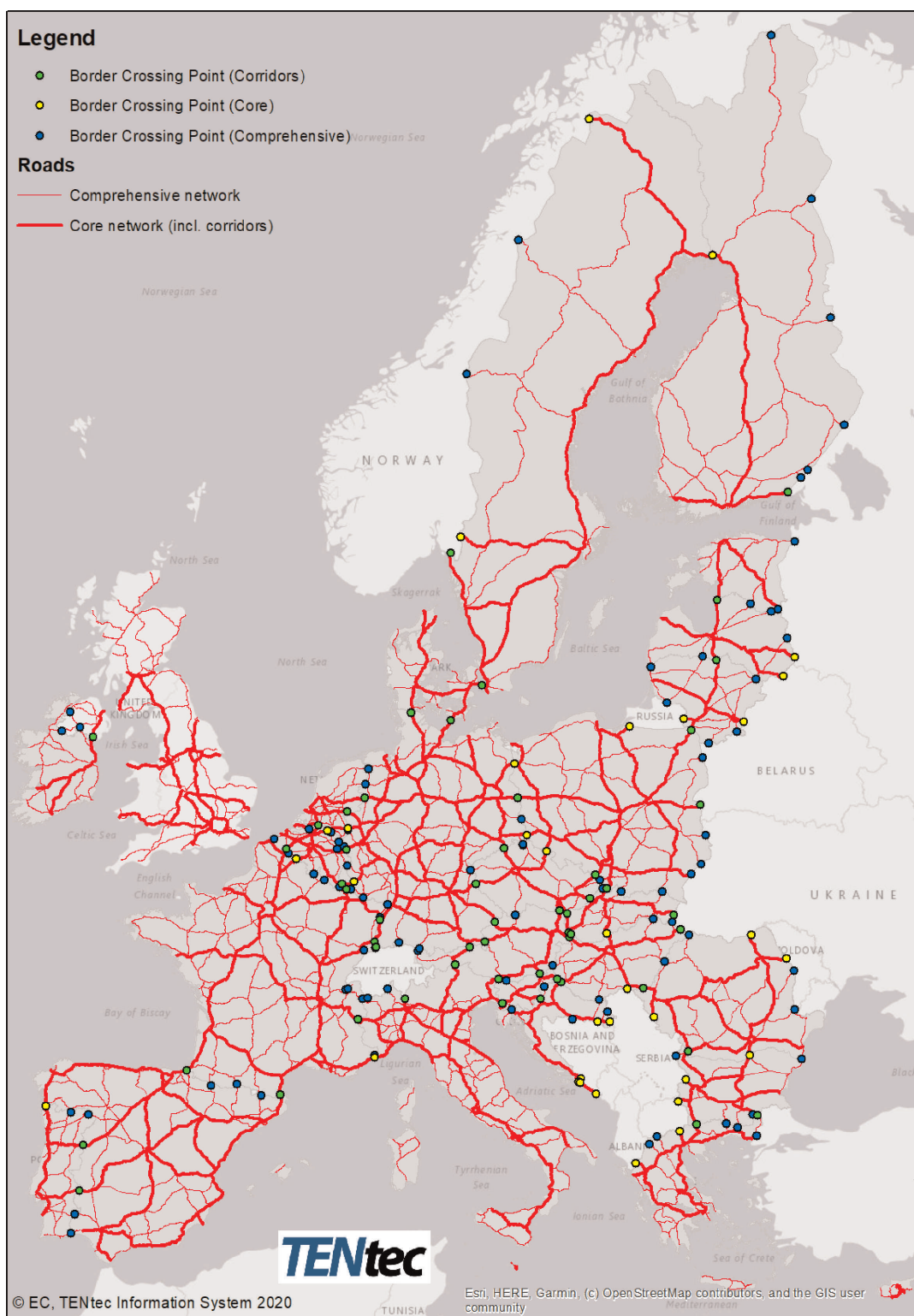
⁽⁶⁾ Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

2. Aplicación mejor adaptada de las normas para los trabajadores del transporte

19. Como parte del esfuerzo general para mantener en movimiento los flujos esenciales de transporte, los Estados miembros también deben tomar medidas para garantizar la libre circulación dentro de la UE de todos los trabajadores que participan en el transporte internacional en todos los modos de transporte, como conductores, marinos, pilotos, tripulación, inspectores de vagones, trabajadores de mantenimiento, etc.
 20. En particular, **deben suprimirse normas como las restricciones al desplazamiento y la cuarentena obligatoria de los trabajadores del transporte que no muestren síntomas**, sin perjuicio de que las autoridades competentes adopten medidas proporcionadas y adaptadas específicamente para minimizar el riesgo de contagio. Por ejemplo, los Estados miembros no deben aplicar el requisito de obligar a los trabajadores del transporte asintomáticos a presentar para su inspección un certificado médico a fin de demostrar su buen estado de salud. Tal requisito sería desproporcionado y de valor limitado, dada la posibilidad de infección asintomática tras la emisión del certificado, y dado que el acceso a los médicos ya está limitado por el brote de COVID-19.
 21. No debe impedirse que los trabajadores crucen una frontera interior para llevar a cabo sus funciones de transporte: **los certificados de capacitación profesional reconocidos internacionalmente deben considerarse suficientes para demostrar la actividad de un trabajador en el transporte internacional**. Estos certificados deben considerarse temporalmente válidos durante un período razonable posterior a su fecha de expiración, durante el brote de COVID-19.
 22. Si fuera necesario, por ejemplo, a falta de un certificado profesional reconocido internacionalmente (por ejemplo, de conductor de camioneta) o en caso de que el certificado haya caducado, los Estados miembros podrán exigir una carta del empleador para considerar que actúa de buena fe, junto con los documentos de identificación adecuados, para permitirle cruzar la frontera interior en el ejercicio de su profesión. La Comisión ayuda en este proceso facilitando un modelo de carta (anexo 3).
 23. Cuando las autoridades nacionales lo consideren necesario, la inspección sanitaria de los trabajadores del transporte debe basarse, en principio, en la medición de la temperatura corporal de forma electrónica. Los controles de temperatura de los conductores normalmente no deben efectuarse más de tres veces en el mismo día. Si el trabajador tiene fiebre y las autoridades fronterizas consideran que no debe permitirse que continúe el viaje, el trabajador debe tener acceso a una asistencia sanitaria adecuada. El Estado miembro en cuestión debe proporcionar instalaciones adecuadas para el depósito temporal de los vehículos hasta que lleguen los conductores de sustitución.
 24. La Comisión también recomienda el uso de medidas destinadas a mejorar la higiene en aeropuertos, puertos, estaciones de ferrocarril y otros centros de transporte terrestre. También debe tenerse en cuenta la posibilidad de designar a personal prioritario en los centros de transporte, junto con medidas para garantizar la desinfección, etc. Deben seguirse las recomendaciones para garantizar la seguridad de los trabajadores del transporte, como las mencionadas en el anexo 2.
 25. Para garantizar la circulación ininterrumpida de bienes y materiales, en particular alimentos frescos y productos alimenticios esenciales, animales vivos y piensos, insumos para la producción agrícola, medicamentos, incluidos los medicamentos veterinarios, equipos de protección individual (EPI) y sustancias de origen humano, así como los insumos industriales para la producción y el mantenimiento de estos procesos, se debe considerar que los trabajadores del transporte y los operadores críticos y esenciales de los servicios de la cadena de suministro en todos los modos de transporte son uno de los grupos prioritarios, tras atender las necesidades estrictamente médicas, para la distribución y asignación de equipos de protección individual, como los productos de desinfección y los guantes.
 26. Los Estados miembros deben cooperar para facilitar la repatriación de los trabajadores del transporte cuyos contratos hayan terminado y proporcionarles la ayuda necesaria para regresar a sus hogares.
 27. Todos estos principios deben aplicarse también a los nacionales de terceros países si son esenciales para facilitar la libre circulación de mercancías por la Unión y hacia esta.
-

ANEXO 1.

Pasos fronterizos por carretera de la RTE-T*



* Leyenda: verde: paso fronterizo (corredores); amarillo: paso fronterizo (red básica); azul: paso fronterizo (red global); línea roja fina: red global; línea roja gruesa: red básica (incluidos los corredores).

ANEXO 2.

Recomendaciones para los conductores y las empresas y autoridades públicas competentes relacionadas con el sector del transporte implicados en el transporte de mercancías a raíz del brote de COVID-19

Las presentes recomendaciones se entienden sin perjuicio de la necesidad de respetar las normas específicas en materia de higiene y distanciamiento social, entre otros aspectos, impuestas por las autoridades nacionales en sus respectivos territorios.

- El distanciamiento social debe ser la norma y los conductores deben evitar, en la medida de lo posible, salir de la cabina del camión para relacionarse con otras personas.
- Los empleadores deben proporcionar a los conductores jabones y geles desinfectantes.
- Los empleadores deben informar a los conductores de las recomendaciones incluidas en el presente anexo.
- Se ha de fomentar el uso de documentos digitales y los empleadores deben hacer todo cuanto esté en sus manos por enviar a las empresas por adelantado aquellos documentos que sepan que les serán exigidos en los puntos de carga y descarga.
- Cuando las interacciones sociales sean inevitables, los conductores deberán utilizar equipos de protección adecuados, como guantes.
- Las cabinas de los camiones deben desinfectarse antes de cada nuevo uso (por ejemplo, cuando el vehículo sea manejado por otro conductor o por personal de centros de transporte).

Lugares de carga y descarga:

- En los puntos de carga y descarga, los conductores deben permanecer en la cabina del camión siempre que sea posible.
- Las actividades de carga y descarga deben ser realizadas, en la medida de lo posible, por el personal local de la empresa que reciba o envíe las mercancías. Cuando estén obligados a supervisar estas actividades, los conductores permanecerán a una distancia mínima de seguridad respecto del resto del personal y utilizarán el material de protección disponible, como guantes.
- Siempre que sea posible, la empresa enviará electrónicamente y de antemano todos los documentos relativos a la operación de transporte. Si los conductores o el personal intercambian documentos físicos en los puntos de carga o de descarga, se recomienda que utilicen guantes o gel limpiador bactericida para las manos o se las laven con agua y jabón inmediatamente después.

Pausas y períodos de descanso:

- Durante las pausas y los períodos de descanso en la carretera, los conductores deben respetar el distanciamiento social. Además, es recomendable evitar el contacto cercano con otras personas (conductores, personal de aparcamientos, etc.).
- En la medida de lo posible, comerán o cenarán al aire libre, lejos de otras personas, o en la cabina del camión. Cuando exista un servicio de restauración en sus lugares de parada, se recomienda a los conductores no comer en el restaurante o cafetería y optar por la comida para llevar, de forma que puedan comer lejos de los demás.

Controles y colas en las fronteras:

- En los controles, por regla general, no debe exigirse a los conductores que salgan de la cabina del camión.
- Cuando se lleven a cabo los controles de documentos, los ejemplares en papel deberán intercambiarse respetando una distancia mínima de seguridad. Cuando los conductores deban cumplimentar documentos, los agentes de control nacionales permitirán que estos lo hagan en la cabina del camión.
- Si se intercambian o se verifican documentos físicos, es aconsejable utilizar un gel limpiador bactericida o lavarse las manos con agua y jabón en cuanto sea posible. Se recomienda a los conductores y al personal utilizar guantes o gel limpiador bactericida para las manos o lavárselas con agua y jabón inmediatamente después.

ANEXO 3

. Plantilla del certificado para los trabajadores del transporte internacional

**Certificado para los trabajadores del transporte internacional****Por la presente, se confirma que:**

Nombres y apellidos:

Fecha de nacimiento:

Domicilio:

realiza actividades de transporte internacional en calidad de*

- ☐ conductor de un vehículo pesado de transporte de mercancías
- ☐ conductor de autobús
- ☐ miembro de la tripulación de una aeronave de transporte público
- ☐ conductor de tren
- ☐ miembro de la tripulación de un tren
- ☐ inspector de vehículos
- ☐ capitán de buque / patrón de embarcación
- ☐ miembro de la tripulación de un buque
- ☐ miembro del personal de una administración de carreteras
- ☐ conductor de un vehículo con una capacidad máxima de nueve personas que transporta una de las categorías de personas mencionadas anteriormente, trabaja para el mismo empleador que estas, las transporta al lugar de trabajo o desde él y realiza recorridos en vacío vinculados a esos transportes

* (Señálese con una cruz)

Lugar y fecha:

Por la empresa/oficina/organización (nombre y firma):

ISSN 1977-0928 (edición electrónica)
ISSN 1725-244X (edición papel)



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES