

IV

(Informări)

INFORMĂRI PROVENIND DE LA INSTITUȚIILE, ORGANELE ȘI ORGANISMELE
UNIUNII EUROPENE

COMISIA EUROPEANĂ

COMUNICARE A COMISIEI

referitoare la implementarea culoarelor verzi în temeiul Orientărilor privind măsurile de gestionare a frontierelor în vederea protejării sănătății și a asigurării disponibilității mărfurilor și serviciilor esențiale

(2020/C 96 I/01)

Rezumat

- Orientările privind măsurile de gestionare a frontierelor în vederea protejării sănătății și a asigurării disponibilității mărfurilor și serviciilor esențiale ⁽¹⁾, adoptate de Comisia Europeană la 16 martie 2020, subliniază principiul conform căruia toate frontierele interne ale UE trebuie să rămână deschise pentru transporturile de marfă, iar lanțurile de aprovizionare pentru produsele esențiale trebuie garantate. Pentru a se asigura libera circulație a mărfurilor, în special în situații de urgență și în interesul tuturor, se impune ca statele membre să respecte și să implementeze integral orientările la toate punctele de trecere a frontierei de la granițele interne. Prezentul document este conceput pentru a ajuta statele membre să implementeze orientările în ceea ce privește culoarele verzi. El are scopul de a genera un proces de cooperare în întreaga UE pentru a asigura faptul că toate transporturile de marfă, inclusiv (dar nu exclusiv) cele de mărfuri esențiale, precum alimentele și materialele medicale, ajung rapid la destinație, fără nicio întârziere.
 - Pentru a menține funcționarea la nivelul UE a lanțurilor de aprovizionare și pentru a asigura funcționarea pieței unice a mărfurilor, în cazul în care există sau au fost introduse controale la frontierele interne, statelor membre li se solicită să desemneze imediat toate punctele de trecere a frontierei interne relevante din cadrul rețelei transeuropene de transport (TEN-T), precum și puncte suplimentare în măsura în care consideră că este necesar, drept „culoare verzi” de trecere a frontierei – pentru transportul terestru (rutier și feroviar), maritim și aerian.
 - Trecerea frontierei prin aceste „culoare verzi”, inclusiv orice verificări și controale medicale asupra lucrătorilor din sectorul transporturilor, nu ar trebui să depășească 15 minute la frontierele terestre interne. „Culoarele verzi” de trecere a frontierei trebuie să fie deschise tuturor vehiculelor de transport de marfă care transportă orice tip de mărfuri.
 - Statele membre trebuie să acționeze imediat pentru a suspenda temporar toate tipurile de restricții privind accesul la rețeaua rutieră care sunt în vigoare pe teritoriul lor (interdicții de weekend, interdicții de noapte, interdicții sectoriale etc.) pentru transportul rutier de marfă și pentru libera circulație necesară a lucrătorilor din sectorul transporturilor.
 - Lucrătorilor din sectorul transporturilor trebuie să li se permită să traverseze frontierele interne, indiferent de naționalitatea și de locul lor de reședință. Se impune renunțarea la restricții precum restricțiile de călătorie și carantina obligatorie a lucrătorilor din sectorul transporturilor, fără a se aduce atingere posibilității autorităților competente de a lua măsuri proporționale și adaptate în mod specific pentru a reduce la minimum riscul de contagiune.
1. Pandemia de COVID-19 are un impact perturbator major asupra transporturilor și mobilității europene. Lanțul de aprovizionare european este menținut printr-o rețea extinsă de servicii de transport de marfă, care include toate modurile de transport. Desfășurarea continuă și neîntreruptă a serviciilor de transport terestru, maritim și aerian de marfă are o importanță strategică esențială pentru întreaga UE. Mai ales lanțurile de aprovizionare bazate pe transportul terestru, în special pe transportul rutier, care reprezintă în prezent 75 % din transporturile de marfă, au fost afectate în mod deosebit de introducerea interdicțiilor de intrare la frontierele terestre interne și/sau a restricțiilor privind conducătorii auto profesioniști care intră în anumite state membre. Durata de așteptare din ultimele zile, la anumite frontiere interne ale UE, a depășit 24 de ore, chiar și pentru transporturile de materiale medicale.

(¹) https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20200316_covid-19-guidelines-for-border-management.pdf

2. Prezenta comunicare îndeamnă cu fermitate statele membre să implementeze integral Orientările privind gestionarea frontierelor în ceea ce privește toate transporturile de mărfuri din interiorul UE ⁽²⁾ și oferă statelor membre îndrumări suplimentare privind modalitățile de aplicare a punctelor 1-6, 8, 10, 11, 19 și 22 din orientările respective. Ea invită statele membre să pună în aplicare măsurile operaționale și organizatorice necesare, înțelegând că aceste măsuri excepționale vor fi temporare, aplicându-se doar pe durata de izolare pentru prevenirea răspândirii coronavirusului.

1. Asigurarea unor fluxuri continue de-a lungul rețelei TEN-T

3. **Rețeaua transeuropeană de transport** ⁽³⁾, care constă în cele mai importante artere rutiere, feroviare și fluviale și care include porturi, aeroporturi și terminale multimodale, joacă un rol esențial în asigurarea circulației mărfurilor. Asigurarea unei circulații fluide a tuturor mărfurilor de-a lungul acestei rețele este esențială pentru a putea garanta o reacție sanitară eficientă la această pandemie, pentru a asigura populația că aprovizionarea va fi protejată și pentru a atenua impactul pandemiei asupra economiei.
4. **Statele membre trebuie să implementeze imediat următoarele măsuri pentru a asigura transportul neobstrucționat al mărfurilor de-a lungul întregii rețele TEN-T.**
5. **Toate vehiculele de transport de marfă și conducătorii lor auto trebuie tratați în mod nediscriminatoriu**, indiferent de originea, destinația sau țara de înmatriculare a vehiculului sau de naționalitatea conducătorului auto. Statele membre nu trebuie să facă distincție între vehiculele care transportă marfă pentru utilizarea pe teritoriul lor și cele care se află doar în tranzit.
6. În cazul în care există sau au fost introduse controale la frontierele interne, statele membre sunt invitate să desemneze punctele de trecere a frontierei interne relevante din cadrul TEN-T ⁽⁴⁾, precum și puncte majore suplimentare de trecere a frontierei, în măsura în care consideră că este necesar, drept **„culoare verzi” de trecere a frontierei**.
7. Trecerea frontierei prin aceste „culoare verzi”, inclusiv orice verificări și controale, **nu ar trebui să depășească 15 minute**. Dacă punctele de trecere a frontierei din cadrul rețelei TEN-T sunt saturate, trebuie deschise puncte suplimentare de trecere a frontierei, axate exclusiv pe trecerea mărfurilor. Acestea trebuie să fie situate cât mai aproape posibil de punctele de trecere a frontierei din cadrul rețelei TEN-T.
8. **„Culoarele verzi” de trecere a frontierei trebuie să fie deschise tuturor vehiculelor de marfă**, inclusiv tuturor vehiculelor grele și ușoare și, acolo unde este cazul, trenurilor și navelor.
9. Comisia este conștientă de faptul că unele state membre doresc să acorde prioritate anumitor tipuri de transport de marfă în timpul acestei crize. Cu toate acestea, dat fiind caracterul complex al lanțurilor de aprovizionare și necesitatea de a asigura libera circulație a tuturor mărfurilor, **vehiculele care transportă orice tip de marfă trebuie să poată utiliza „culoarele verzi” de trecere a frontierei**. În caz de nevoie, Comisia este pregătită să analizeze dacă sunt necesare măsuri suplimentare pentru a se acorda prioritate anumitor categorii de mărfuri, bazându-se, de asemenea, pe bunele practici de la nivel național, dar subliniază faptul că statele membre trebuie să depună toate eforturile pentru a menține *toate* mărfurile în circulație. Serviciile de transport de urgență trebuie să beneficieze întotdeauna de prioritate.
10. În cadrul „culoarelor verzi” de trecere a frontierei, **procedurile trebuie reduse la minimum și raționalizate**, fără a depăși strictul necesar. Conducătorilor auto ai vehiculelor de transport de marfă nu trebuie să li se ceară să prezinte alte documente decât documentul lor de identitate și permisul de conducere și, dacă este necesar, o scrisoare pe baza unui model standard, din partea angajatorului (anexa 3). Transmiterea/afișarea electronică a documentelor ar trebui considerată suficientă.

⁽²⁾ Principiile referitoare la transportul de mărfuri din prezenta comunicare se aplică *mutatis mutandis* transferurilor de deșeuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 iunie 2006 privind transferurile de deșeuri (JO L 190, 1.7.2006, p. 1.)

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

⁽⁴⁾ A se vedea, pentru referință, anexa 1 și online: Puncte de trecere rutiere ale frontierelor interne din cadrul rețelei TEN-T

11. **Controlul medical poate fi efectuat înainte sau după trecerea frontierei interne**, în funcție de infrastructura disponibilă, pentru a se asigura fluiditatea traficului. Statele membre trebuie să se coordoneze pentru a efectua controale medicale de o singură parte a frontierei, în scopul de a se evita suprapunerile și perioadele de așteptare. În principiu, controlul medical ar trebui să se bazeze pe măsurarea electronică a temperaturii corporale, cu excepția cazului în care devin disponibile metode la fel de rapide, dar mai eficiente.
12. **Alte verificări asupra documentelor și a mărfurilor** – precum controalele în trafic – trebuie reduse la minimum și nu trebuie să depășească nivelurile normale, pentru a se asigura libera circulație a mărfurilor și pentru a se evita producerea unor întârzieri suplimentare.
13. **Verificările și controlul medical** trebuie realizate în așa fel încât întârzierile să fie reduse la minimum și, prin urmare, nu ar trebui să impună părăsirea vehiculelor de către conducătorii auto.
14. **Punctele de contact naționale** stabilite în urma teleconferinței miniștrilor transporturilor din 18 martie trebuie să colaboreze pentru a asigura funcționarea eficientă a punctelor de trecere a frontierei de tip „culoare verzi”. Comisia a instituit o platformă care să furnizeze informații cu privire la măsurile relevante pentru transporturi luate de statele membre pe perioada crizei ⁽⁵⁾.
15. În ceea ce privește Regatul Unit, care este tratat ca membru al UE până la sfârșitul perioadei de tranziție, precum și țările terțe învecinate, statele membre ale SEE, Elveția, țările și economiile din Balcanii de Vest, precum și cooperarea cu țările care participă la mecanismul de protecție civilă al Uniunii, în special cele care fac parte din rețeaua TEN-T extinsă, autoritățile naționale respective sunt invitate să colaboreze îndeaproape cu rețeaua punctelor de contact din UE. Acest lucru este esențial pentru alinierea deplină a tuturor procedurilor necesare în vederea asigurării circulației tuturor mărfurilor, atât a celor destinate țărilor respective, cât și a celor care sunt în tranzit dintr-o parte a UE (sau a acestui grup mai larg de țări) către alta. De asemenea, Comisia va colabora îndeaproape cu Secretariatul permanent al Comunității transporturilor, pentru a facilita coordonarea și implementarea de măsuri între UE și țările din Balcanii de Vest. Fără a se aduce atingere controalelor specifice asupra mărfurilor sau a lucrătorilor din sectorul transporturilor care sunt în mod inerent și obișnuit legate de trecerea frontierelor externe ale pieței unice, ale uniunii vamale sau ale spațiului Schengen, la aceste frontiere externe statele membre ar trebui să aplice, în cea mai mare măsură posibilă, îndrumările privind implementarea stabilite în prezenta comunicare.
16. Pe toate teritoriile lor, statele membre ar trebui să **suspende temporar toate tipurile de restricții rutiere** aflate în vigoare (interdicții de weekend, interdicții de noapte, interdicții sectoriale etc.) pentru transportul de marfă. Suspendarea acestor interdicții rutiere va contribui la fluidizarea traficului.
17. Statele membre ar trebui să asigure, pe principalele rute de transport, disponibilitatea unor instalații sanitare și a unor stocuri de alimente/unități de alimentație publică adecvate pentru lucrătorii din sectorul transporturilor. Deoarece este probabil ca de-a lungul rutelor să nu existe spații de cazare și pentru a limita expunerea la contagiune, statele membre trebuie să ia în considerare suspendarea urgentă a interdicției impuse lucrătorilor din sectorul transporturilor și al petrece perioade de repaus în cabinele vehiculelor, în conformitate cu articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 ⁽⁶⁾. Pentru perioadele care depășesc 30 de zile, având în vedere problemele persistente, Comisia va examina favorabil cererile statelor membre de autorizare a extinderii unor astfel de excepții.
18. Comisia îndeamnă cu fermitate statele membre să instituie **coridoare de tranzit** în condiții de siguranță care să permită conducătorilor auto privați și pasagerilor acestora, cum ar fi lucrătorii din sectorul transporturilor și al sănătății, precum și tuturor cetățenilor UE care sunt repatriați, să treacă în mod direct cu prioritate prin țară, în orice direcție necesară de-a lungul rețelei TEN-T, respectând în același timp necesitatea de a rămâne strict pe ruta desemnată și de a lua pauzele minime necesare pentru repaus. De asemenea, statele membre ar trebui să se asigure că dispun de cel puțin un aeroport funcțional pentru repatriere și pentru zborurile internaționale în scopuri umanitare și de ajutorare.

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

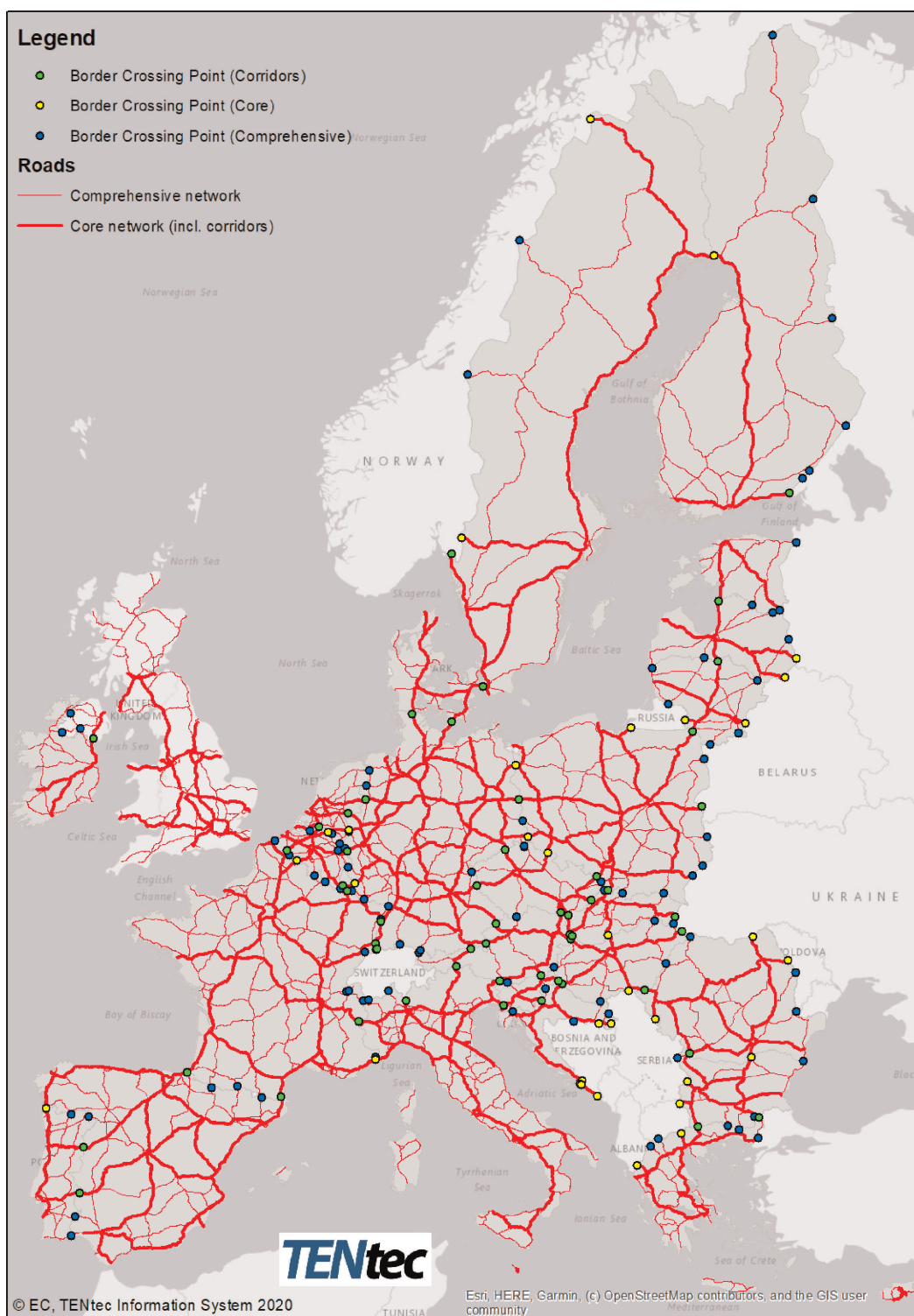
⁽⁶⁾ Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1.)

2. O aplicare mai bine adaptată a normelor privind lucrătorii din sectorul transporturilor

19. În cadrul efortului general de a menține în mișcare fluxurile esențiale de transport, statele membre trebuie, de asemenea, să ia măsuri pentru a asigura libera circulație în UE a tuturor lucrătorilor implicați în transportul internațional, din toate modurile de transport, precum conducătorii auto, navigatorii, piloții, echipajele, inspectorii de vagoane, lucrătorii de întreținere etc.
20. În special, **ar trebui să se renunțe la norme precum restricțiile de călătorie și carantina obligatorie a lucrătorilor din sectorul transporturilor care nu prezintă simptome**, fără a se aduce atingere posibilității autorităților competente de a lua măsuri proporționale și adaptate în mod specific pentru a reduce la minimum riscul de contagiune. De exemplu, statele membre ar trebui să renunțe la cerințele care obligă lucrătorii din sectorul transporturilor asimptomatici să prezinte spre inspecție un certificat medical pentru a demonstra că sunt în stare bună de sănătate. Asemenea cereri ar fi disproporționate și cu utilitate limitată, dată fiind posibilitatea survenirii unei infecții asimptomatice după emiterea unui astfel de certificat și dat fiind faptul că accesul la medici este deja restricționat din cauza epidemiei de COVID-19.
21. Lucrătorii nu ar trebui să fie împiedicați să treacă o frontieră internă pentru a-și îndeplini funcțiile în domeniul transporturilor: **certIFICATELE DE competență profesională recunoscute la nivel internațional ar trebui să fie considerate suficiente pentru a demonstra că un lucrător este activ în domeniul transportului internațional**. Pe durata pandemiei de Covid19, aceste certificate ar trebui considerate temporar valabile pentru o perioadă de timp rezonabilă după data lor de expirare.
22. Dacă este necesar, de exemplu în absența unui certificat profesional recunoscut la nivel internațional (în cazul conducătorilor auto de camionete, de exemplu) sau în cazul în care certificatul a expirat, statele membre pot impune prezentarea unei scrisori din partea angajatorului lucrătorului, care să stabilească buna-credință a acestuia, împreună cu documentele de identificare corespunzătoare, pentru a-i permite să treacă frontiera internă în cadrul exercitării profesiei sale. Comisia sprijină acest proces prin furnizarea unui model standard de scrisoare (anexa 3).
23. În cazul în care autoritățile naționale consideră că este necesar, controlul medical al lucrătorilor din sectorul transporturilor ar trebui, în principiu, să fie bazat pe măsurarea electronică a temperaturii corporale. Verificarea temperaturii conducătorilor auto nu ar trebui efectuată, în mod normal, de mai mult de trei ori în aceeași zi. În cazul în care lucrătorul are febră și autoritățile de frontieră consideră că acestuia nu ar trebui să i se permită să continue călătoria, lucrătorul din sectorul transporturilor respectiv trebuie să beneficieze de acces la asistență medicală corespunzătoare. Statul membru în cauză trebuie să pună la dispoziție facilități adecvate pentru parcare temporară a vehiculelor, până la sosirea conducătorilor auto înlocuitori.
24. De asemenea, Comisia recomandă utilizarea de măsuri pentru a asigura o igienă sporită în aeroporturi, porturi, gări și alte noduri de transport terestru. În cadrul nodurilor de transport ar trebui de asemenea avută în vedere desemnarea de personal prioritar, precum și măsuri de asigurare a dezinfecției etc. Ar trebui urmate recomandările privind asigurarea siguranței lucrătorilor din sectorul transporturilor, precum cele menționate în anexa 2.
25. Pentru a se asigura continuitatea fluxului de mărfuri și de materiale, în special de alimente proaspete și produse alimentare esențiale, de animale vii și hrană pentru animale, de factori de producție agricolă, de echipamente individuale de protecție (EIP) și de substanțe de origine umană, precum și de factori de producție industrială pentru producerea și întreținerea acestor procese, lucrătorii din sectorul transporturilor și operatorii de servicii critice și esențiale din cadrul lanțului de aprovizionare pentru toate modurile de transport trebuie să fie considerați ca fiind unul dintre grupurile prioritare – după satisfacerea necesităților strict medicale – pentru distribuirea și alocarea de echipamente individuale de protecție (EIP), precum produse dezinfectante și mănuși.
26. Statele membre trebuie să coopereze pentru a facilita repatrierea lucrătorilor din sectorul transporturilor ale căror contracte au încetat și să le ofere acestora toată asistența necesară pentru a ajunge acasă.
27. Toate principiile de mai sus trebuie să se aplice și resortisanților țărilor terțe, în cazul în care aceștia sunt esențiali pentru a asigura libera circulație a mărfurilor în UE și către UE.

Anexa 1

Puncte rutiere de trecere a frontierei din cadrul rețelei TEN-T*



* Legendă: Verde pentru punct de trecere a frontierei (coridoare); Galben pentru punct de trecere a frontierei (rețeaua centrală); Albastru pentru punct de trecere a frontierei (rețeaua globală); Linie roșie subțire pentru rețeaua globală; Linie roșie grosă pentru rețeaua centrală (inclusiv coridoarele)

Anexa 2

Recomandări pentru conducătorii auto și pentru întreprinderile de transport relevante și autoritățile publice competente implicate în transporturile de marfă în urma pandemiei de COVID-19

Prezentele recomandări nu aduc atingere necesității de a respecta normele specifice de igienă, de distanțare socială sau de altă natură impuse de autoritățile naționale pe teritoriile lor respective.

- Distanțarea socială trebuie să fie regula de bază, iar conducătorii auto trebuie să evite, pe cât de mult posibil, părăsirea cabinei camionului pentru interacțiuni sociale.
- Angajatorii trebuie să pună la dispoziția conducătorilor auto gel și săpun sanitar/dezinfectant.
- Angajatorii trebuie să informeze conducătorii auto cu privire la recomandările din prezenta anexă.
- Trebuie încurajată utilizarea documentelor digitale, iar angajatorii trebuie să depună toate eforturile pentru a transmite în avans documentele către întreprinderi atunci când știu că este posibil ca aceste documente să fie solicitate la punctele de încărcare/descărcare.
- Atunci când interacțiunile sociale nu pot fi evitate, conducătorii auto trebuie să poarte echipamente de protecție adecvate, precum mănuși.
- Cabina camionului trebuie să fie dezinfectată înainte de fiecare nouă utilizare (de exemplu, atunci când un alt conducător auto sau un membru al personalului unui nod de transport conduce vehiculul).

La punctele de încărcare și de descărcare:

- La punctele de încărcare și de descărcare, conducătorii auto trebuie să rămână, pe cât de mult posibil, în cabina camionului.
- Activitățile de încărcare și de descărcare trebuie efectuate, pe cât de mult posibil, de către personalul local al întreprinderii care primește/trimite mărfurile. Atunci când conducătorii auto au obligația de a supraveghea aceste activități, ei trebuie să stea la o distanță minimă de siguranță față de alți membri ai personalului și să poarte materialele de protecție disponibile, precum mănuși.
- Toate documentele referitoare la operațiunea de transport trebuie transmise înainte de către întreprindere, prin mijloace electronice, atunci când acest lucru este posibil. Dacă se face schimb de documente fizice la punctele de încărcare/descărcare, se recomandă ca personalul/conducătorii auto să utilizeze mănuși, gel antibacterian pentru mâini sau să se spele imediat după aceea pe mâini cu apă și cu săpun.

Pauze și perioade de odihnă:

- Conducătorii auto trebuie să practice distanțarea socială în timpul pauzelor și a perioadelor de odihnă de pe drum. În timpul acestora, se recomandă să se evite contactul cu alte persoane (conducători auto, personal din parcare etc.).
- Pe cât de mult posibil, mesele trebuie luate în aer liber, departe de alte persoane, sau în cabina camionului. Atunci când în locurile de oprire sunt disponibile servicii de alimentație publică, se recomandă să nu se consume alimente la restaurant/cafenea, ci mai degrabă să se comande mâncare care să fie luată pentru a fi consumată departe de alte persoane.

În timpul controalelor și la cozile de așteptare de la frontiere:

- Ca regulă generală, conducătorilor auto nu trebuie să li se ceară să părăsească cabina camioanelor pentru verificări.
- În timpul verificărilor documentelor, documentele pe hârtie trebuie prezentate și manipulate respectând o distanță minimă de siguranță. Atunci când conducătorii auto trebuie să completeze documente, agenții naționali de control trebuie să le permită acestora să le completeze în cabina camionului.
- Dacă se face schimb de documente fizice sau dacă se controlează documente fizice, se recomandă utilizarea de gel antibacterian pentru mâini sau spălarea mâinilor cu apă și cu săpun atunci când este posibil. Se recomandă ca personalul/conducătorii auto să utilizeze mănuși, gel antibacterian pentru mâini sau să se spele imediat după aceea pe mâini cu apă și cu săpun.

ANEXA 3

Model de certificat pentru lucrătorii din sectorul transporturilor internaționale**Certificat pentru lucrătorii din sectorul transporturilor internaționale****Prin prezentul se confirmă că persoana:**

Numele și prenumele:

Data nașterii:

Locul de reședință:

desfășoară activități de transport internațional în calitate de *

- conducător de vehicul greu de marfă (HGV)
- conducător de autobuz
- membru al echipajului unei aeronave de transport public
- mecanic de locomotivă
- membru al echipajului de tren
- inspector de vagoane
- căpitan/comandant de navă
- membru al echipajului unei nave
- membru al echipajului administrativ rutier
- conducător al unui vehicul de până la 9 persoane ce transportă una dintre categoriile de persoane menționate mai sus, care este angajat al aceluiași angajator și le transportă pe acestea către sau de la locul de muncă, precum și deplasările fără pasageri legate de astfel de transporturi

** Marcați cu o cruce*

Locul, data:

Pentru întreprindere/birou/organizație (Numele și semnătura):
