



Conselho da
União Europeia

**Bruxelas, 29 de outubro de 2020
(OR. en)**

12405/20

**TRANS 501
MAR 141
AVIATION 198
COVID-19 2**

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	28 de outubro de 2020
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretário-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2020) 685 final
Assunto:	COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO EUROPEU E AO CONSELHO Melhorar os corredores verdes dos transportes para manter a atividade económica no período de ressurgimento da pandemia de COVID-19

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2020) 685 final.

Anexo: COM(2020) 685 final



Bruxelas, 28.10.2020
COM(2020) 685 final

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO EUROPEU E AO CONSELHO

Melhorar os corredores verdes dos transportes para manter a atividade económica no período de ressurgimento da pandemia de COVID-19

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO EUROPEU E AO CONSELHO

Melhorar os corredores verdes dos transportes para manter a atividade económica no período de ressurgimento da pandemia de COVID-19

I. Introdução

1. No início da primavera de 2020, para fazer face ao surto pandémico de COVID-19 e proteger a saúde pública, os Estados-Membros encerraram muitas vezes as suas fronteiras de uma forma fragmentada e descoordenada, incluindo para a circulação de mercadorias. Essa situação começou por perturbar o mercado único através de longos períodos de espera dos veículos de transporte de mercadorias nas fronteiras e a interrupção dos voos de carga, provocando situações de escassez e incerteza relativamente ao abastecimento dos bens necessários e resultando no pânico das compras e até na falta de produtos médicos essenciais.
2. Consequentemente, em 23 de março, a Comissão adotou a comunicação relativa aos corredores verdes¹ no seguimento das orientações relativas às medidas de gestão das fronteiras para proteger a saúde e garantir a disponibilidade de bens e serviços essenciais². O objetivo principal dos corredores verdes é garantir a continuidade do funcionamento das cadeias de abastecimento no mercado único e evitar possíveis situações de escassez. A referida comunicação estabelece que o tempo de passagem das fronteiras internas da rede transeuropeia de transportes (RTE-T) pelos veículos de transporte de mercadorias não deve exceder 15 minutos no total, independentemente das mercadorias que transportam, e prevê disposições conexas para os trabalhadores do setor dos transportes.
3. O encerramento das fronteiras e a reintrodução de outras medidas ou controlos dos trabalhadores do setor dos transportes, em especial nas fronteiras ou depois da passagem das fronteiras, podem causar perturbações sociais e económicas significativas e colocar desafios substanciais ao transporte de mercadorias e à logística, bem como à circulação de pessoas, em especial nos momentos de crise. Além disso, o encerramento das fronteiras ao transporte de mercadorias nesta fase constitui uma medida ineficaz para combater a propagação do vírus³.
4. O objetivo principal de tempo máximo de espera dos corredores verdes foi cumprido na maioria das fronteiras rodoviárias.

¹ C(2020) 1897 final

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

² C(2020) 1753 final

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

³ O encerramento das fronteiras só atrasa a introdução do vírus num país se for quase total e se for rapidamente implementado numa fase precoce, antes da deteção do primeiro caso autóctone, o que apenas é viável em certos locais isolados (p. ex., nos países insulares) <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions-september-2020.pdf>

Em 19 de março de 2020, o tempo de passagem das fronteiras por camião foi muito demorado, com longas filas nas fronteiras entre a Alemanha e a Polónia (entre 20 e 50 km), a Alemanha e a França (mais de 20 km), a República Checa e a Alemanha (13 km), a República Checa e a Eslováquia (16 km), a Eslováquia e a Hungria (16 km) e a Hungria e a Roménia (16 km). Noutras fronteiras, o tempo de espera foi de uma a três horas: por exemplo, entre França e Itália, França e a Alemanha, Eslovénia e Croácia, Hungria e Roménia, Alemanha e Bélgica, e Eslováquia e Hungria. Sem resposta, esta situação poderia ter conduzido ao colapso do mercado interno dos bens e à rutura das cadeias de abastecimento. O tráfego de passageiros parou praticamente durante a crise pandémica. Graças às medidas tomadas a nível da UE, e implementadas em plena cooperação com os Estados-Membros da UE, o transporte de mercadorias continuou a fluir.

A conformidade com a comunicação relativa aos corredores verdes resultou numa melhoria significativa do tempo de espera nas fronteiras e, dessa forma, da atividade de transporte de mercadorias.

5. Hoje, num contexto de ressurgimento da pandemia, é essencial limitar as perturbações que as novas medidas anti-pandémicas poderão acarretar para a economia e as empresas. Tanto a indústria como o setor dos transportes foram duramente atingidos pela crise e não resistirão uma segunda vez. Dadas as graves repercussões das perdas sofridas e o abrandamento económico provocados pela COVID-19, é agora crucial preservar o funcionamento da economia. O transporte de mercadorias reveste uma importância sistémica para a União, mantendo a economia a funcionar tanto a nível interno como internacional. Tal apenas será possível se os bens e serviços puderem circular livremente num mercado único sólido e operacional e se for assegurada uma conectividade mínima aos trabalhadores do setor dos transportes e passageiros, de uma forma que seja compatível com as considerações de saúde pública. As empresas, as fábricas, as estruturas médicas e o comércio precisam de ter a garantia de que as cadeias de abastecimento funcionarão e que os trabalhadores poderão continuar a circular, incluindo além-fronteiras.
6. Os objetivos da comunicação de março de 2020 permanecem inteiramente válidos. No entanto, sete meses após a sua introdução, precisamos agora de reforçar alguns dos princípios da comunicação relativa aos corredores verdes, com base nos ensinamentos retirados, e garantir a sua adequação ao ressurgimento da pandemia. A presente comunicação define medidas que continuarão a preservar os fluxos de mercadorias e a livre circulação transfronteiras de trabalhadores dos transportes além-fronteiras, face aos imperativos simultaneamente económicos e sanitários que enfrentamos.
7. Para que a iniciativa relativa aos corredores verdes da UE continue a apoiar eficazmente a economia e a contribuir para a recuperação, devemos eliminar os obstáculos que subsistem e garantir o bom funcionamento do mercado único. Tal significa garantir a fluidez do transporte de mercadorias, apoiar os trabalhadores de transporte considerados essenciais, melhorar a logística multimodal e permitir uma conectividade mínima aos passageiros em todos os momentos. A coordenação, a cooperação e a transparência revelaram-se indispensáveis, e continuarão a sê-lo, para que o mercado único possa enfrentar futuras crises.

II. Atualização das disposições relativas aos corredores verdes: garantir a fluidez do transporte de mercadorias e da logística

8. Embora 90 % dos 178 postos de passagem da rede RTE-T estejam em conformidade com a comunicação relativa aos corredores verdes, cerca de 5 % continuam a registar tempos de espera muito superiores a 15 minutos, sobretudo nas fronteiras intra-UE fora do espaço Schengen. Para apoiar os fluxos de transporte de mercadorias e o setor dos transportes, assegurar a disponibilidade das cadeias de abastecimento e evitar uma nova escassez de produtos, importa agora garantir a implementação dos mecanismos de gestão do tráfego, os serviços de apoio e os equipamentos necessários para limitar os atrasos.
9. Num momento em que os Estados-Membros tomam novas medidas e se multiplicam os confinamentos parciais, surgem já informações e exemplos de trabalhadores do setor dos transportes sujeitos a quarentena, de encerramentos de áreas de repouso e da não renovação de licenças dos condutores. Por conseguinte, devemos continuar a implementar a comunicação relativa aos corredores verdes, para preservar a fluidez dos transportes e, quando necessário, melhorar esses corredores, no sentido de garantir as seguintes disposições mínimas, qualquer que seja a extensão das medidas sanitárias aplicadas:
 - todos os veículos/embarcações de transporte de mercadorias e trabalhadores do setor dos transportes devem continuar a ser tratados de forma não discriminatória, independentemente da origem, do destino ou do país de registo dos veículos/embarcações ou da nacionalidade dos trabalhadores;
 - todos os veículos que transportem qualquer tipo de mercadoria a título profissional devem poder utilizar os postos de passagem de fronteira dos corredores verdes;
 - os procedimentos suplementares impostos nos postos de passagem de fronteira devido à COVID-19 devem ser evitados e reduzidos às medidas estritamente necessárias. Não deve ser solicitada aos condutores de veículos de transporte de mercadorias a apresentação de nenhum outro documento além do seu documento de identificação e da carta de condução;
 - o envio/a apresentação de documentos por via eletrónica deve ser considerado/a suficiente e incentivado/a (note-se que alguns Estados-Membros utilizaram efetivamente a crise para desenvolver esta prática — ver mais abaixo);
 - os corredores de trânsito devem ser mantidos através dos Estados-Membros, pelo menos ao longo da rede RTE-T. Todos os condutores de veículos privados e de transporte coletivo, que transitem por um país, devem poder fazê-lo, independentemente do seu local de proveniência, sem realização de testes e desde que permaneçam no(s) corredor(es) de trânsito;
 - durante o tempo necessário para remediar eventuais atrasos e para esse efeito, os Estados-Membros devem poder suspender as restrições à circulação em vigor (proibições de circulação no fim de semana e à noite, restrições de ruído, proibições setoriais, etc.) para assegurar a fluidez do transporte de mercadorias;
 - a obrigação de recolher obrigatório não deve aplicar-se ao transporte de mercadorias nem aos trabalhadores do setor dos transportes;

- a disponibilidade de serviços de apoio deve ser garantida, incluindo o acesso a estações de abastecimento, serviços sanitários mínimos (p. ex., áreas de repouso com instalações sanitárias e chuveiros), o fornecimento de refeições (p. ex., serviços de *take-away*, distribuidores automáticos de alimentos) e serviços de alojamento, e os Estados-Membros devem identificar a sua localização na aplicação «Green Lanes App» (ver mais abaixo).
10. A Comissão reconhece que os motivos dos congestionamentos de trânsito em certas fronteiras não estão apenas relacionados com a COVID-19 e que já existiam longos tempos de espera antes da atual pandemia nos mesmos postos de passagem de fronteira, por razões de organização e de infraestrutura (p. ex., o número insuficiente de guardas fiscais nas fronteiras Schengen). É importante hoje que os Estados-Membros, seguindo o conceito dos corredores verdes, otimizem a passagem das fronteiras através de sistemas inteligentes de controlo fronteiriço, reconsiderem a necessidade de certas medidas de bloqueio e desenvolvam sistemas inteligentes, como a cobrança de portagens sem necessidade de paragem dos veículos. Recorda-se igualmente aos Estados-Membros que o ECDC desaconselha a utilização injustificada de desinfetantes no contexto da COVID-19⁴.
 11. A COVID-19 tem incentivado grandemente a implementação de soluções digitais. Estas soluções permitem acelerar os procedimentos e ajudam os condutores, as empresas e as autoridades a prever melhor o tráfego e a preparar-se. Estas ferramentas, inspirando-se nos documentos eletrónicos utilizados para a carga e mercadorias, nos sistemas STI/RIS e nas formalidades aduaneiras, devem estar amplamente disponíveis, ser aceites em todas as situações e ser conviviais, fáceis de utilizar e automatizadas. A Comissão continuará a assegurar o quadro legislativo necessário e a apoiar financeiramente o transporte «sem papel».
 12. A aplicação «Galileo Green Lane», lançada em abril pela agência GSA, recebeu reações positivas tanto das partes interessadas do setor como dos Estados-Membros. Permitiu controlar o cumprimento do tempo de espera máximo de 15 minutos em cada posto de passagem de fronteira, prestando informação aos condutores de camiões e servindo de apoio às autoridades de fronteira. A agência GSA irá relançar esta aplicação o mais rapidamente possível. Os Estados-Membros são convidados a transmitir à Comissão as informações pertinentes, nomeadamente sobre os serviços disponíveis nas áreas de repouso e as estações de abastecimento, para inclusão na aplicação «Green Lanes». A Comissão irá considerar a possibilidade de incluir novas funcionalidades nesta aplicação, incluindo o seu alargamento aos postos de passagem de fronteira de novos países dos Balcãs Ocidentais. Os condutores e os trabalhadores transfronteiriços são também incentivados a utilizar as aplicações de rastreio de contactos.
 13. As inspeções dos camiões na estrada são essenciais para garantir a segurança rodoviária, mas representam um risco para a saúde e a segurança dos condutores e dos inspetores. Para limitar esse risco durante as inspeções, os Estados-Membros são incentivados a substituir, tanto quanto possível, as inspeções físicas por inspeções sem contacto físico e sem documentação em papel, aceitando a apresentação de

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

documentos eletrônicos e utilizando as soluções digitais que evitem entrar nos caminhões para obter os dados do tacógrafo.

14. Obviamente, o transporte de mercadorias não termina nas fronteiras internas da UE. As orientações sobre os corredores verdes contribuem para a adequada mobilidade das mercadorias⁵ e dos trabalhadores do setor dos transportes (incluindo dos trabalhadores marítimos) nas fronteiras externas da UE. É necessária uma maior cooperação com todos os países vizinhos, enquanto parceiros fundamentais da UE, para a implementação e coordenação das medidas relativas aos corredores verdes. As autoridades nacionais dos países membros do EEE e da Suíça, bem como do Reino Unido, que será tratado como Estado-Membro da UE até ao final do período de transição, estão a trabalhar estreitamente com os Estados-Membros e a Comissão. A Comissão está a tentar alargar a aplicação dos corredores verdes nos seis países dos Balcãs Ocidentais (WB6). Esta iniciativa, para assegurar a fluidez dos fluxos de trânsito na região e entre os Balcãs Ocidentais e a UE, revelou-se um exemplo de sucesso de cooperação regional. A Comissão continuará a trabalhar no sentido de explorar todo o potencial desta iniciativa e, neste âmbito, reconhece os debates úteis realizados com o Secretariado Permanente da Comunidade dos Transportes. A Comissão continuará também a tratar as questões relacionadas com os países parceiros que partilham uma fronteira terrestre direta com a UE (Parceria Oriental e Turquia). Tal inclui cooperar com estes países para reduzir os tempos de espera excessivos nos postos de passagem de fronteira e visa assegurar que a importação de bens essenciais (p. ex, material médico) não seja interrompida. Além disso, a exportação de mercadorias para fins de ajuda humanitária e de ajuda ao desenvolvimento aos países parceiros, em resposta à pandemia de COVID-19, será um dos muitos casos que beneficiarão da aplicação da abordagem dos corredores verdes nesses postos de passagem.

III. Os trabalhadores do setor dos transportes são essenciais

15. Os trabalhadores do setor dos transportes são indispensáveis para manter o funcionamento da economia. Durante o confinamento da Europa na primavera de 2020, os trabalhadores do setor dos transportes continuaram a realizar as suas funções, incluindo, sempre que necessário, além-fronteiras, a fim de manter os fornecimentos, por vezes, pondo em risco a sua própria saúde e o seu bem-estar.
16. Em conformidade com o ponto 19, alínea b), da Recomendação (UE) 2020/1475 do Conselho⁶, os trabalhadores do setor dos transportes devem ser considerados e aceites como trabalhadores e prestadores de serviços essenciais por todas as autoridades dos Estados-Membros, e não devem ser sujeitos a quarentena quando se encontrem no exercício dessas funções essenciais. Deve ser assegurada a proteção total da saúde destes trabalhadores, nomeadamente disponibilizando equipamentos de proteção individual adequados, sempre que necessário.

⁵ Incluindo a assistência da reserva «rescEU» concedida ao abrigo do Mecanismo de Proteção Civil da União aos Estados Participantes (Noruega, Islândia, Turquia, Sérvia, Montenegro e Macedónia do Norte).

⁶ Recomendação (UE) 2020/1475 do Conselho, de 13 de outubro de 2020, sobre uma abordagem coordenada das restrições à liberdade de circulação em resposta à pandemia de COVID- 19 (JO L 337 de 14.10.2020, p. 3).

17. Os Estados-Membros não devem exigir a realização de testes sistemáticos aos trabalhadores do setor dos transportes nos postos de passagem de fronteira ou depois da passagem da fronteira. Tal geraria filas desnecessárias e teria um impacto negativo no tempo de passagem das fronteiras. Os testes sistemáticos também não são viáveis nem práticos para os trabalhadores do setor dos transportes que têm de atravessar as fronteiras várias vezes por semana.
18. A listagem das profissões abrangidas pela noção de «trabalhadores do setor dos transportes» não deve ser exaustiva. Além dos condutores, do pessoal de bordo, dos pilotos, dos comandantes e tripulações, esta noção deve abranger, entre outros, o pessoal de manutenção, dos terminais e de gestão de tráfego, e o pessoal de gestores de infraestruturas, tanto de transporte de mercadorias como de passageiros. Todos estes trabalhadores devem poder circular e atravessar as fronteiras sem qualquer restrição, utilizando qualquer meio de transporte de que necessitem para atravessar uma fronteira para o exercício das suas funções⁷.
19. Desde março que a Comissão sugere a utilização de um certificado uniforme para os trabalhadores de transportes internacionais. Este certificado pode ser utilizado por qualquer pessoa que trabalhe a bordo de um meio de transporte de mercadorias ou passageiros, em especial o condutor, por qualquer pessoa que se desloque para o local onde se situa o meio de transporte no qual começará a trabalhar, ou por qualquer outra pessoa que trabalhe no setor dos transportes. Para efeitos de passagem das fronteiras internas da União, os titulares do certificado são considerados trabalhadores do setor dos transportes internacionais. Para os fins abrangidos pelo referido certificado, os Estados-Membros não devem exigir a apresentação de quaisquer outros documentos (formulários de localização, etc.). Tal aplica-se, em especial, às fronteiras terrestres.
20. O certificado está também publicado no anexo 40 do Manual Prático para os Guardas de Fronteira da UE, a utilizar pelas autoridades competentes dos Estados-Membros ao efetuar os controlos nas fronteiras⁸. A Comissão analisará a possibilidade de a Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) tornar permanente este reconhecimento para o pessoal rodoviário e ferroviário, à semelhança da tripulação aérea e marítima.
21. O transporte marítimo recorre aos trabalhadores marítimos de todo o mundo, mas as restrições de viagem mundiais impedem atualmente a mobilidade normal destes trabalhadores essenciais. Muitos marítimos encontram-se retidos nos seus navios e trabalham para além do limite de 11 meses estabelecido pelo direito internacional, enquanto os seus colegas em terra não podem viajar e atravessar as fronteiras para os substituir. Esta situação pode provocar interrupções nas cadeias de abastecimento e põe em risco a segurança do transporte marítimo.
22. Por conseguinte, os Estados-Membros devem continuar a facilitar as viagens dos marítimos, assegurar a sua mobilidade e permitir-lhes atravessar as fronteiras e

⁷ Na primavera, o caso de um maquinista que atravessou a fronteira de táxi para ir buscar uma locomotiva ou o caso de um camionista que regressou a casa numa carrinha com outros colegas são exemplos deste tipo de problema.

⁸ Anexo 40 do «Manual Prático para os Guardas de Fronteira» da UE.

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/certificate-for-international-transport-worker.zip>

transitar em todos os momentos⁹. Tal como para os trabalhadores do setor dos transportes, o ponto 19, alínea b), da Recomendação (UE) 2020/1475 do Conselho classifica os marítimos como viajantes com uma função ou necessidade essencial que não devem ser sujeitos a quarentena quando se encontrem no exercício dessa função. Além disso, os Estados-Membros devem assegurar o acesso dos marítimos aos serviços de vistos e permitir a mudança segura das tripulações nos seus portos. Os armadores devem garantir o acesso das tripulações a equipamentos de proteção individual adequados que permitam proteger a sua própria saúde e a saúde dos outros ao viajar e a bordo. No caso específico do transporte marítimo de longo curso, a realização de testes antes do embarque protege os marítimos e evita surtos nos navios quando navegam longe de um porto e não podem aceder rapidamente à assistência médica em terra. Os serviços da Comissão e o Serviço Europeu para a Ação Externa continuarão a trabalhar com as organizações internacionais relevantes para melhorar a mobilidade das tripulações fora da Europa.

23. Do mesmo modo, os comandantes das embarcações de navegação interior e as tripulações devem poder embarcar e desembarcar nos portos das vias navegáveis interiores da UE. É fundamental que os trabalhadores dos transportes terrestres possam viajar e atravessar as fronteiras nos Estados-Membros da UE para assegurar a continuidade das operações logísticas ao longo das vias navegáveis da UE. A introdução de entraves à livre circulação dos tripulantes de embarcações de navegação interior pode comprometer o cumprimento da Diretiva 2014/112 relativa à organização do tempo de trabalho no setor do transporte por vias navegáveis interiores. Os operadores de embarcações de navegação interior também devem garantir o acesso das tripulações a equipamentos de proteção individual adequados que permitam proteger a sua própria saúde e a saúde dos passageiros.

IV. Reforço da coordenação e informação

24. A rede de pontos de contacto nacionais para os transportes foi criada e gerida pela Comissão desde o início da pandemia de COVID-19. A criação desta rede informal teve como objetivo promover a coordenação e o intercâmbio de informações entre as administrações dos Estados-Membros, analisar em conjunto os problemas, obter dados atualizados sobre a situação nas fronteiras e proceder ao intercâmbio de boas práticas. Graças à rápida partilha de informações entre os Estados-Membros, os Estados-Membros reagiram mais precocemente sobre as medidas tomadas a nível nacional com efeitos nos outros Estados, a confiança aumentou e houve menos respostas unilaterais.
25. Com efeito, quando o Mecanismo Integrado de Resposta Política a Situações de Crise (IPCR) desencadeia uma situação de emergência ou crise, a rede de pontos de contacto nacionais deve ser ativada pela Comissão intensificando as interações e os fluxos de informação. Os Estados-Membros devem designar um ponto de contacto nacional oficial, a atribuir a um quadro superior adequado, para assegurar a coordenação entre as autoridades nacionais competentes. Os pontos de contacto nacionais para os transportes devem fornecer as informações necessárias sobre os pontos de passagem problemáticos e reunir-se em caso de necessidade de uma ação imediata. A Comissão encoraja vivamente a participação ativa e plena de todos os Estados-Membros.

⁹ Orientações em matéria de proteção da saúde, repatriamento e formalidades de viagem dos marítimos, passageiros e outras pessoas a bordo dos navios (C(2020)3100) (JO C 119 de 14.4.2020, p. 1).

26. Os pontos de contacto nacionais dos Estados-Membros devem fornecer informações sobre as decisões políticas nacionais relacionadas com os transportes, em especial as que afetem a circulação transfronteiras de mercadorias ou passageiros, a circulação dos trabalhadores do setor dos transportes e, sempre que possível, muito antes da introdução das medidas, a fim de permitir uma informação de retorno e dar aos outros Estados-Membros e à Comissão a oportunidade de reagir. Os Estados-Membros devem igualmente envolver os outros ministérios e serviços relevantes, conforme adequado, e utilizar o fórum para o intercâmbio de informações e ideias sobre as melhores práticas.
27. A rede demonstrou ser um instrumento eficiente que permitiu um intercâmbio rápido de informações e uma avaliação alargada do impacto das medidas de confinamento que afetam os transportes. Teve uma utilização menos regular durante os meses de verão, mas propomos agora relançar a rede de pontos de contacto para fazer face às novas responsabilidades em matéria de corredores verdes previstas na presente comunicação, como aliás solicitado nas conclusões do Conselho (ver mais abaixo).
28. Para uma melhor compreensão, todas as informações relacionadas com a mobilidade dos viajantes privados e dos prestadores de serviços de transporte profissionais devem ser disponibilizadas num sítio local em linha, atualizado e de fácil utilização. Por conseguinte, a Comissão transferirá o conteúdo do sítio Web «Covid-19 response tracker» para o sítio Web «ReopenEU».

V. Corredores verdes multimodais

29. A comunicação inicial sobre os corredores verdes estabelece que o tempo de espera nos postos de passagem de fronteira dos corredores verdes não deve exceder 15 minutos para todos os transportes de mercadorias. Para cumprir o objetivo de 15 minutos, será necessário reduzir todos os controlos, verificações e rastreios. Tal aplica-se a todos os veículos de transporte de mercadorias, comboios, embarcações e aeronaves. Pretende-se com esta medida tornar o setor dos transportes tão eficiente quanto possível e minimizar perturbações onerosas.
30. A necessidade da mudança suscitada pela atual crise deverá também gerar alterações com benefícios para o mercado único, sendo de esperar que uma maior sustentabilidade e digitalização favoreçam a retoma. Por conseguinte, a Comissão apela aos Estados que garantam o funcionamento multimodal e intermodal dos corredores verdes, para que todos os modos de transporte sejam explorados ao máximo.
31. A pandemia de COVID-19 mostrou que o transporte ferroviário de mercadorias pode ser um modo de transporte fiável e resiliente, além das suas vantagens ecológicas. O transporte ferroviário foi crítico para preservar as cadeias de abastecimento durante a crise e o transporte intermodal requer menos interações humanas para as operações de carga/descarga (do que o transporte exclusivamente rodoviário) e envolve menos condutores. A pandemia resultou numa situação excepcional de maior capacidade ferroviária devido à queda abrupta do tráfego ferroviário de passageiros. A monitorização do desempenho dos corredores de transporte ferroviário de mercadorias mostra que, na fase inicial dos confinamentos em abril (quando o tráfego de passageiros baixou), a pontualidade dos serviços de transporte ferroviário de

mercadorias aumentou significativamente: os minutos de atraso declarados diminuíram um terço ou reduziram para metade¹⁰.

32. Esta melhoria do desempenho do transporte ferroviário de mercadorias deve ser mantida. Os gestores de infraestruturas e as empresas ferroviárias devem centrar-se na redução dos atrasos nas fronteiras e no aumento da flexibilidade. Para isso, as empresas ferroviárias deveriam utilizar da melhor forma os dispositivos de gestão internacional de situações de contingência, tal como estabelecido na sequência do encerramento da linha de Rastatt¹¹. Esses dispositivos oferecem uma rede para a coordenação e o intercâmbio de informações a nível operacional em condições de emergência. A Comissão considerará a possibilidade de apresentar uma proposta legislativa que exija a monitorização permanente do cumprimento dos horários e do desempenho temporal dos comboios de mercadorias nas estações fronteiriças, incluindo os tempos de espera, como indicado no mapa dos postos de passagem de fronteira em anexo.
33. Para eliminar as paragens nas fronteiras devidas aos controlos técnicos e, dessa forma, acelerar a passagem das fronteiras e alcançar um verdadeiro espaço ferroviário único europeu, e tendo em conta a entrada em vigor do pilar técnico do quarto pacote ferroviário em todos os Estados-Membros no final de outubro, os Estados-Membros devem acelerar a supressão das regras nacionais que exigem a inspeção dos comboios nas fronteiras (ensaios de travões, etc.) para além do que é exigido pelas regras da UE, que já proporcionam garantias de segurança perfeitamente adequadas. Muitas vezes, essas inspeções adicionais excedem consideravelmente o objetivo de 15 minutos para a passagem das fronteiras. A fiabilidade do transporte ferroviário de mercadorias e a velocidade da travessia das fronteiras devem ser apoiadas pelos gestores de infraestruturas através de uma maior cooperação¹² em matéria de regras de prioridade para a atribuição de capacidade ferroviária e de gestão operacional dos serviços ferroviários transfronteiriços.
34. Sem comprometer a segurança, sugere-se que sejam autorizados a conduzir comboios os maquinistas com um nível linguístico A2 (em vez do habitual B1), aplicando a flexibilidade prevista ao abrigo das regras existentes para a exploração de comboios em troços próximos das fronteiras.¹³ Esta abordagem seria particularmente adequada para os itinerários «simples» que atravessam fronteiras. Em alternativa, a passagem das fronteiras poderia ser facilitada através de uma maior flexibilidade no que respeita

¹⁰ Ver a Plataforma de Informação do Cliente disponibilizada pela RNE: <https://cip.rne.eu/>

¹¹ Devido a um incidente perto de Rastatt (Alemanha) em 12 de agosto de 2017, um troço de via férrea muito utilizada, que faz parte do corredor de transporte ferroviário de mercadorias do Reno-Alpes, foi encerrado para todo o tráfego durante quase dois meses. Uma vez que as rotas alternativas eram limitadas em termos de capacidade e de interoperabilidade, o incidente provocou perdas financeiras muito significativas e afetou o transporte ferroviário de mercadorias. A Comissão, em colaboração com as principais partes interessadas, encontrou soluções europeias, estabelecendo medidas destinadas a mitigar estes incidentes de uma forma mais eficaz no futuro. O Manual de Gestão Internacional de Situações de Contingência resultante estabelece as normas aplicáveis em caso de perturbações internacionais e que garantem a continuidade do tráfego ferroviário ao mais alto nível possível, e assegura uma melhor informação sobre o estado das perturbações, as medidas tomadas, as alternativas e o impacto nos fluxos de tráfego.

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

¹² Ver artigo 37.º da Diretiva 2012/34/UE.

¹³ Ver ponto 8.3 do anexo VI da Diretiva 2007/59/CEE.

às línguas que os maquinistas podem utilizar para a comunicação sobre questões críticas de segurança. Tal será possível se a comunicação, segundo as normas exigidas pela legislação da União, puder ser assegurada através da utilização de línguas que não são atualmente indicadas pelos gestores da infraestrutura, mas que sejam dominadas simultaneamente pelos maquinistas e pelos centros de controlo. Por último, seria possível uma maior facilitação do transporte ferroviário de mercadorias e um reforço da capacidade se os Estados-Membros estabelecessem acordos entre as empresas ferroviárias que permitissem aos maquinistas com os conhecimentos específicos necessários de tração de mercadorias trabalharem em combinação com maquinistas que normalmente trabalham em comboios de passageiros que dominam a língua/os conhecimentos necessários para as rotas internacionais.

35. O transporte marítimo tem-se mantido plenamente operacional durante a pandemia, transportando alimentos, equipamentos médicos, produtos energéticos e outros produtos para a Europa. O setor transporta 75 % do comércio da UE com o resto do mundo e representa 30 % do transporte de mercadorias no mercado interno. A continuidade do seu funcionamento é, pois, fundamental para a economia da UE e para o seu aprovisionamento em bens essenciais e outros.
36. Para facilitar as operações de transporte marítimo e preservar a continuidade dos fluxos comerciais, devem ser evitados, tanto quanto possível, o reencaminhamento de navios e a entrada tardia nos portos. Os Estados-Membros devem autorizar as mudanças de tripulação nos portos e garantir que os marítimos pernoitam em hotéis ou alojamentos temporários enquanto aguardam a sua transferência ou embarque. Isto evita perturbações das operações portuárias provocadas pelos navios que aguardam a substituição das tripulações ou por outras restrições relacionadas com a COVID-19.
37. Ao aplicar as regras nacionais relativas aos controlos da conformidade das embarcações de navegação interior pelos organismos de execução, incluindo as disposições nacionais de transposição da Diretiva 2016/1629, os Estados-Membros devem ter em conta a necessidade de evitar atrasos desnecessários nas operações de transporte.
38. No que diz respeito aos certificados das tripulações de embarcações de navegação interior, que não os abrangidos pela Diretiva 96/50, os Estados-Membros devem, ao aplicar as suas disposições nacionais, assegurar a possibilidade de as tripulações de embarcações de navegação interior continuarem a exercer a sua atividade nas respetivas capacidades até ao final de restrições excecionais relacionadas com a pandemia. Deve ser adotada uma abordagem semelhante para a extensão dos contratos de trabalho, caso a substituição das tripulações não seja possível por indisponibilidade de tripulações. Alguns membros da tripulação poderão não poder realizar exames médicos periódicos, pelo que se recomenda a adoção de soluções pragmáticas que permitam a sua entrada ou a continuação em serviço a título excepcional, sempre que essa possibilidade esteja prevista na legislação nacional.
39. Os gestores das infraestruturas devem garantir a flexibilidade das operações (24/24 horas e 7/7 dias) de todas as infraestruturas transfronteiriças de navegação interior, a fim de permitir a exploração das embarcações e evitar tempos de espera desnecessários.

40. Os serviços portuários e nos terminais, que são portas essenciais para o comércio mundial e o transporte multimodal, permaneceram operacionais durante a pandemia, tendo, ao mesmo tempo, ajustado as suas modalidades de trabalho para reduzir o contacto humano durante as operações de controlo e transbordo (como o registo automático à entrada, o acesso regulamentado aos balcões, a transferência digital de documentação de transporte) e a utilização de equipamentos de proteção individual quando o contacto não pode ser evitado. A ocorrência de infeções ou quarentenas numa parte significativa do pessoal dos terminais pode interromper a cadeia logística, originando atrasos na distribuição das mercadorias e perturbando as operações a montante. Por conseguinte, para assegurar uma transferência eficaz das mercadorias para os diferentes modos de transporte tendo em vista o seu encaminhamento, os operadores portuários devem dispor dos meios necessários para proteger os seus trabalhadores e a continuidade das operações dos terminais. A automatização das operações e o intercâmbio de dados digitais em vez de documentos em papel devem ser apoiados, sempre que possível.
41. Durante a primavera e o verão, devido às perturbações nas cadeias de abastecimento, alguns portos e terminais de navegação interior depararam-se com uma acumulação de contentores vazios, o que levou ao congestionamento dos estaleiros e perturbou as operações diárias. Os operadores de transportes marítimos devem esforçar-se por manter um fluxo contínuo e estável dos seus serviços, devendo as autoridades portuárias acompanhar a situação e, se necessário, prestar assistência aos operadores de terminais para resolver os problemas que resultam das perturbações. Para facilitar a circulação de mercadorias nos portos, sempre que possível e necessário e dentro dos limites do seu poder discricionário ao abrigo das disposições pertinentes do direito da União, os Estados-Membros devem adotar procedimentos aduaneiros e formalidades flexíveis, por exemplo, em termos de prorrogação de prazos.
42. Ao mesmo tempo, os Estados-Membros puseram em prática medidas destinadas a facilitar as operações de carga aérea e levantaram todas as restrições que proibem os voos de carga, bem como restrições injustificadas ao pessoal de voo que trabalha em voos de carga aérea no interesse da continuidade das cadeias de abastecimento. Os Estados-Membros devem continuar a assegurar o bom funcionamento das operações de carga ao longo do atual ressurgimento e possíveis vagas subsequentes, nomeadamente mantendo os aeroportos abertos para operações de carga ou garantindo uma capacidade suficiente de movimentação de carga quando os aeroportos forem encerrados por razões económicas, a fim de evitar perturbações no transporte de mercadorias.

VI. Rumo a um plano de contingência em caso de crise e melhores formas de tratar as exceções

43. Graças a uma excelente cooperação com o Parlamento Europeu e o Conselho, a legislação relativa às medidas emergência e as isenções regulamentares setoriais específicas foram adotadas em tempo recorde este ano. Em conjunto com as orientações setoriais da Comissão, foram fundamentais para ajudar os operadores de transportes a gerir a perturbação dos fluxos e das cadeias de abastecimento. Poder agir rapidamente onde e quando necessário é um fator crítico. No entanto, podemos ainda adaptar melhor a legislação da UE às situações de crise.

44. Embora possam ser necessárias derrogações ao tempo de condução e de repouso dos condutores em circunstâncias extraordinárias, estas derrogações devem ser de curto prazo (p. ex., para responder a situações de escassez temporária de motoristas) e nunca podem comprometer a segurança e a dignidade das condições de trabalho dos condutores ou a sua transparência para as autoridades de execução. Nas situações que afetam todos ou a maioria dos Estados-Membros de forma semelhante, seria preferível aplicar princípios gerais semelhantes (hora de início, de termo e duração) às derrogações em todos os Estados-Membros em causa. No âmbito do futuro plano de contingência solicitado recentemente pelo Conselho (ver mais abaixo), a Comissão irá ponderar a introdução de alterações legislativas que permitam simplificar o sistema de derrogações às regras de transporte rodoviário no que respeita ao tempo de condução e de repouso. Para responder às necessidades urgentes relacionadas com o ressurgimento da pandemia de COVID-19, a Comissão dará orientações aos Estados-Membros para assegurar um nível mínimo de coordenação das derrogações que possam ser adotadas a nível nacional. Por exemplo, deveriam ser permitidas exceções temporárias semelhantes, como as permitidas na primavera para os períodos e condições de repouso dos condutores de pesados, nomeadamente a possibilidade de dormirem na cabina por um período limitado.
45. O Regulamento Omnibus¹⁴ previa derrogações limitadas no tempo às regras da UE em vigor para os vários modos de transporte terrestre e para a segurança marítima. Estabeleceu medidas temporárias aplicáveis à prorrogação da validade de certos certificados, licenças e autorizações, e ao adiamento de certos controlos periódicos e formação contínua. Todas as disposições em matéria de flexibilidade incluídas neste regulamento foram utilizadas por, pelo menos, alguns Estados-Membros, provando que eram efetivamente necessárias e úteis. Tendo em conta o ressurgimento da COVID-19, a Comissão está disposta a propor uma atualização do regime em vigor, de forma que todos os Estados-Membros possam beneficiar de todas as derrogações necessárias, incluindo os Estados que recorreram à possibilidade de não aplicar o regulamento Omnibus.
46. No entanto, quaisquer medidas legislativas deste tipo terão uma natureza *ad hoc*, ou seja, serão estabelecidas para um período específico, com efeitos limitados no tempo. A médio prazo, toda a legislação em matéria de transportes deverá ser analisada de modo a verificar se é adequada a situações de crise. Se for caso disso, devem ser incluídas disposições específicas que permitam responder às situações de emergência.
47. A Convenção do Trabalho Marítimo (CTM) de 2006, da Organização Internacional do Trabalho, estabelece que o serviço máximo a bordo antes de um marítimo ter direito ao repatriamento deve ser de 11 meses. As extensões para além deste período podem afetar negativamente a saúde dos marítimos, resultar em situações de fadiga e, conseqüentemente, pôr em perigo a segurança marítima.

¹⁴ Regulamento (UE) 2020/698 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de maio de 2020, que estabelece medidas específicas e temporárias face ao surto de COVID-19 relativas à renovação ou prorrogação de determinados certificados, licenças e autorizações e ao adiamento de determinados controlos periódicos e formação contínua em determinados domínios da legislação em matéria de transportes (JO L 165 de 27.5.2020, p. 10).

48. Os Estados do porto assumem um papel importante na garantia de aplicação da CTM. O Memorando de Entendimento de Paris¹⁵ insta as autoridades de controlo do Estado do porto a centrarem a sua ação nas questões relacionadas com a CTM e os contratos de trabalho dos marítimos expirados durante todas as inspeções. A circular especifica que «as circunstâncias que tornam o repatriamento mais difícil ou oneroso não constituem um caso de força maior». A Comissão incentiva os Estados-Membros a seguirem esta abordagem.
49. As inspeções pelo Estado do porto são essenciais para garantir a segurança dos transportes e devem ser efetuadas regularmente. Os Estados-Membros ou as autoridades competentes devem certificar-se que os inspetores têm acesso a equipamento de proteção individual suficiente para se protegerem durante as inspeções. Tal como em quaisquer outras situações com visitantes a bordo, os marítimos também devem usar equipamento de proteção individual durante as inspeções, a fornecer pelo armador em quantidade suficiente.
50. Para os marítimos, os certificados, em especial os certificados médicos, e os controlos associados são necessários para verificar o bem-estar e a saúde dos marítimos, bem como um nível de formação suficiente. A sua renovação e/ou revalidação regulares, em conformidade com os requisitos da legislação da União e internacional aplicável, garante a segurança dos marítimos e reduz a probabilidade de acidentes.
51. No setor da aviação, dois regulamentos¹⁶ previam derrogações temporárias a algumas regras da UE em vigor, tendo em conta a queda sem precedentes do tráfego aéreo devido à pandemia de COVID-19. Em primeiro lugar, a pandemia dificultou o cumprimento de certas disposições do Regulamento Serviços Aéreos¹⁷ e da Diretiva Assistência em Escala¹⁸. A Comissão adotou regras temporárias que concedem às partes interessadas, aos Estados-Membros e à Comissão a isenção de determinadas regras administrativas e garantem melhores perspetivas financeiras às partes interessadas dos setores afetados. Tendo em conta o prolongamento da crise, a Comissão está disposta a utilizar os seus poderes delegados sempre que necessário para prorrogar as derrogações previstas no Regulamento Serviços Aéreos. Em segundo lugar, no que se refere às faixas horárias, o princípio «usar ou perder» foi suspenso no verão de 2020 e, desde então, a Comissão tem utilizado os seus poderes delegados para prorrogar a derrogação durante o período de programação de inverno de 2020-2021. Além disso, a Comissão proporá brevemente uma alteração à derrogação aplicável às faixas horárias, a fim de garantir uma utilização eficiente da capacidade aeroportuária e uma melhor articulação entre a derrogação e os níveis reais e previstos

¹⁵ Aprovado e publicado no documento «PSCircular 97 Rev.4», em 15 de setembro de 2020.

¹⁶ Regulamento (UE) 2020/459 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de março de 2020, que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade (JO L 99 de 31.3.2020, p. 1), e Regulamento (UE) 2020/696 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de maio de 2020, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade no contexto da pandemia COVID-19 (JO L 165 de 27.5.2020, p. 1).

¹⁷ Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (reformulação) (JO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

¹⁸ Diretiva 96/67/CE do Conselho, de 15 de outubro de 1996, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade (JO L 272 de 25.10.1996, p. 36).

de tráfego aéreo. Procurará igualmente evitar a utilização indevida da derrogação, sujeitando-a a determinadas condições.

52. As recentes conclusões do Conselho¹⁹ reconheceram a necessidade de analisar a mobilidade dos trabalhadores dos transportes e as operações de transporte de um ponto de vista europeu e internacional. As conclusões referem que, «*em tempos de crise, [devemos] evita[r] encerrar fronteiras dentro da União e mante[r] a regularidade da circulação de mercadorias, nomeadamente através dos pontos de entrada na União Europeia*». O Conselho insta a Comissão a «*elabor[ar] rapidamente um plano de contingência para o setor europeu do transporte de mercadorias em caso de crise pandémica e outras situações de crise grave; o plano deverá prever medidas destinadas a assegurar a coordenação a nível da UE e traçar orientações claras, eventualmente com base numa avaliação de impacto e em consultas efetuadas ao setor dos transportes, e ser acompanhado de uma avaliação das medidas tomadas para fazer face à crise da COVID-19*».
53. A presente comunicação estabelece o quadro de referência para os elementos urgentes de um plano de contingência. A Comissão está empenhada na realização de uma avaliação rigorosa e de uma ampla consulta para elaborar um plano de contingência em caso de pandemia que preveja medidas flexíveis, rapidamente aplicáveis, eficazes e eficientes. O plano deve abranger o transporte de mercadorias e de passageiros. A Comissão pretende apresentar este plano em 2021, juntamente com as propostas legislativas enumeradas na presente comunicação, e espera poder desenvolver uma cooperação harmoniosa com o Parlamento Europeu e o Conselho.

Plano de ação para a adoção de medidas de emergência no setor dos transportes em caso de pandemia

- Revisão das regras do regulamento Omnibus;
- Análise sistemática da legislação da UE para incluir as disposições em caso de crise, quando apropriado;
- Orientações aos Estados-Membros para assegurar um nível mínimo de coordenação das derrogações às regras de transporte rodoviário em matéria de tempos de condução e de repouso;
- Proposta de critérios aplicáveis aos serviços essenciais mínimos no domínio do transporte de passageiros;
- Monitorização permanente do cumprimento dos horários e do desempenho temporal dos comboios de mercadorias nas estações fronteiriças, incluindo os tempos de espera;
- Revisão das regras comuns aplicáveis em matéria de atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade;
- Prorrogação, por ato delegado, das medidas excecionais para a operação de serviços aéreos no contexto da pandemia de COVID-19, sempre que justificável de acordo com os critérios aplicáveis.

VII. Conectividade essencial para os passageiros

¹⁹ Conclusões do Conselho sobre uma reflexão estratégica sobre um plano de contingência para o setor europeu do transporte de mercadorias em caso de crise pandémica e outras situações de crise grave.

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

54. Embora o objetivo inicial dos corredores verdes fosse preservar a continuidade dos fluxos de mercadorias e garantir a disponibilidade de serviços essenciais, é igualmente importante assegurar uma conectividade essencial para os passageiros, dentro e entre Estados-Membros e com outros países. Todas as pessoas que precisam de viajar, por razões profissionais e familiares²⁰ devem, em princípio, poder fazê-lo. Tal aplica-se, entre outros, às pessoas que não podem trabalhar a partir de casa, aos alunos que têm de ir à escola, ao pessoal médico e de cuidados de saúde, aos prestadores de serviços transfronteiriços e aos trabalhadores sazonais.
55. Os Estados-Membros e as autoridades locais não devem, por uma questão de princípio, proibir a operação dos serviços de transporte²¹. As restrições ao transporte individual (p. ex., automóveis, motociclos ou bicicletas) devem também ser evitadas, uma vez que representam um risco muito limitado de propagação do vírus. É necessário manter uma oferta adequada de transportes coletivos nas cidades e regiões, e as restrições não se justificam nos casos em que sejam adotadas medidas sanitárias adequadas. Por último, uma vez que foram tomadas medidas adequadas para conter a propagação da doença, as restrições de voo não são atualmente necessárias para combater a persistente pandemia de COVID-19.
56. Os aviões, os autocarros, os automóveis, os comboios e os *ferries* devem continuar a oferecer serviços essenciais mínimos, se necessário com ajuda financeira pública, de acordo com as regras aplicáveis da União, em toda a UE. Estes transportes assumem um papel fundamental nas circunstâncias atuais, uma vez que permitem uma mobilidade essencial, também para que os trabalhadores considerados essenciais possam cumprir as suas funções. Os transportes podem e devem ser explorados de forma segura, tal como estabelecido nas orientações da Comissão «COVID-19: Orientações sobre o restabelecimento progressivo dos serviços de transporte e da conectividade»²². Os corredores de trânsito devem permanecer funcionais para o transporte terrestre. Existem atualmente protocolos de segurança relacionados com a COVID-19 para os transportes aéreos, marítimos, de navegação interior e ferroviários. Os formulários de localização e rastreio digitais de passageiros também assumirão provavelmente um papel fundamental.

²⁰ Incluindo as pessoas com relações devidamente comprovadas.

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

²² 2020/C 169/02.