



Bruxelles, 29 octombrie 2020
(OR. en)

12405/20

TRANS 501
MAR 141
AVIATION 198
COVID-19 2

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	28 octombrie 2020
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2020) 685 final
Subiect:	COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIUL EUROPEAN ȘI CONSILIU privind reabilitarea culoarelor verzi pentru transport cu scopul menținerii activității economice în cursul perioadei de recrudescență a pandemiei de COVID-19

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2020) 685 final.

Anexă: COM(2020) 685 final



Bruxelles, 28.10.2020
COM(2020) 685 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIUL
EUROPEAN ȘI CONSILIU**

**privind reabilitarea culoarelor verzi pentru transport cu scopul menținerii activității
economice în cursul perioadei de recrudescență a pandemiei de COVID-19**

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

privind reabilitarea culoarelor verzi pentru transport cu scopul menținerii activității economice în cursul perioadei de recrudescență a pandemiei de COVID-19

I. Introducere

1. În condițiile izbucnirii epidemiei de COVID-19 la începutul primăverii anului 2020, cu scopul de a proteja sănătatea publică, statele membre și-au închis deseori frontierele într-un mod fragmentat și necoordonat, inclusiv pentru circulația mărfurilor. Inițial, aceasta a cauzat o perturbare a pieței unice cu perioade lungi de așteptare pentru vehiculele de transport de mărfuri la frontiere și întreruperea zborurilor de transport de mărfuri, provocând penurie și incertitudine în sectorul aprovizionării cu mărfuri. Aceasta a dus la cumpărături de panică și la un deficit chiar și al produselor medicale esențiale.
2. Prin urmare, la 23 martie, Comisia a adoptat Comunicarea privind culoarele verzi¹ ca o urmare a Orientărilor privind măsurile de gestionare a frontierelor în vederea protejării sănătății și a asigurării disponibilității mărfurilor și serviciilor esențiale². Principiul central al culoarelor verzi este de a garanta funcționarea continuă a lanțurilor de aprovizionare pe piața unică și a evita eventualele penurii. Acesta stipulează că vehiculele de transport de mărfuri nu ar trebui să se confrunte cu întârzieri mai mari de 15 minute în total la trecerea frontierelor interne ale rețelei transeuropene de transport (TEN-T), indiferent de mărfurile pe care le transportă, și a stabilit dispoziții însoțitoare pentru lucrătorii din transporturi.
3. Închiderea frontierelor și reintroducerea altor măsuri sau controale asupra lucrătorilor din transporturi, în special la frontiere sau în spatele acestora, pot produce perturbări sociale și economice semnificative și pot duce la provocări importante pentru transportul de mărfuri și pentru sectorul logistic, precum și pentru circulația persoanelor, în special în timpul unei perioade de criză. În plus, pentru transportul de mărfuri, închiderea frontierelor în această etapă este inefficientă pentru a lupta împotriva răspândirii virusului³.
4. În ceea ce privește perioadele maxime de așteptare în culoarele verzi, obiectivul principal a fost atins la majoritatea frontierelor rutiere.

La 19 martie 2020, durata traversării frontierei pentru camioane a fost deosebit de îndelungată, cu cozi lungi la frontierele dintre Germania și Polonia (între 20 și 50 km),

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 Închiderea frontierelor va amâna doar introducerea virusului într-o țară în cazul în care este aproape deplină și atunci când este pusă în aplicare cu rapiditate în stadiile temporare prealabile detectării, ceea ce este posibil doar în locuri izolate, specifice (de exemplu, pentru națiunile insulare) <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions-september-2020.pdf>

între Germania și Franța (peste 20 km), între Republica Cehă și Germania (13 km), între Republica Cehă și Slovacia (16 km), între Slovacia și Ungaria (16 km) și între Ungaria și România (16 km). Alte frontiere au indicat perioade de așteptare maxime între una și trei ore: de exemplu, între Franța și Italia, Franța și Germania; între Slovenia și Croația; între Ungaria și România; între Germania și Belgia; între Slovacia și Ungaria. Dacă nu ar fi fost soluționată, această situație ar fi putut duce la prăbușirea pieței interne de mărfuri și la perturbarea lanțurilor de aprovizionare. Traficul de pasageri a fost în mare măsură întrerupt în momentul culminant al crizei pandemice. Datorită măsurilor adoptate la nivelul UE, puse în aplicare cu cooperarea deplină a statelor membre ale UE, s-a menținut fluxul continuu al transportului de mărfuri.

Respectarea Comunicării privind culoarele verzi a însemnat o îmbunătățire semnificativă a timpului de așteptare la frontiere și, prin urmare, a activității de transport de mărfuri.

5. În prezent, în condițiile recrudescenței pandemiei, este esențial să se reducă la minimum perturbările aduse economiei și afacerilor de noile măsuri anti-pandemice. Atât sectorul industrial cât și sectorul transporturilor au fost deosebit de afectate de criză și nu își pot permite un alt șoc. Dat fiind impactul grav al pierderilor și încetinirea creșterii economice legate de COVID, este esențial ca în prezent să se mențină activitatea economică. Transportul de mărfuri este relevant din punct de vedere sistemic pentru Uniune pentru menținerea activității sale economice atât pe plan intern cât și pe plan internațional. Acest lucru va fi posibil doar dacă mărfurile și serviciile pot circula liber pe o piață unică funcțională și solidă și dacă se asigură o conectivitate esențială pentru lucrătorii din transporturi precum și pentru pasageri, în măsura în care acest lucru este compatibil cu considerentele legate de sănătatea publică. Întreprinderile, fabricile, instalațiile sanitare și comerțul necesită o garanție că lanțurile de aprovizionare vor funcționa și că personalul va fi în măsură să se deplaseze, inclusiv dincolo de frontiere.
6. Obiectivele comunicării din martie 2020 rămân pe deplin valabile. Însă în prezent, după șapte luni de la introducerea acestora, este necesar să întărim unele dintre principiile Comunicării privind culoarele verzi pe baza lecțiilor învățate și să le adaptăm unei recrudescențe a pandemiei. Prezenta comunicare stabilește măsurile care vor continua să salvgardeze fluxul de mărfuri și circulația liberă a lucrătorilor din transporturi dincolo de granițe, date fiind imperativele combinate privind sănătatea și economia cu care suntem confrunțați.
7. Pentru ca inițiativa privind culoarele verzi să continue să sprijine în mod eficace economia și să contribuie la redresare, avem nevoie să abordăm obstacolele rămase și să menținem o bună funcționare a pieței unice. Aceasta înseamnă garantarea fluidității transportului de mărfuri, sprijinirea lucrătorilor esențiali din transporturi, ameliorarea condițiilor logistice multimodale și furnizarea în orice moment a unui minimum de conectivitate pentru pasageri. Coordonarea, cooperarea și transparența s-au dovedit a fi indispensabile și vor continua să fie astfel pentru a menține o piață unică capabilă de a reacționa la crizele viitoare.

II. Reabilitarea culoarelor verzi: garantarea fluidității transportului de mărfuri și a logisticii

8. Deși 90 % dintre cele 178 de puncte de trecere a frontierei din cadrul rețelei TEN-T respectă prevederile Comunicării privind culoarele verzi, în jur de 5 % dintre punctele de trecere a frontierei continuă să se confrunte cu perioade de așteptare care depășesc cu mult 15 minute, majoritatea la frontierele interne ale UE care nu sunt frontiere Schengen. Pentru a sprijini fluxul transportului de mărfuri și industria transporturilor, a asigura disponibilitatea lanțurilor de aprovizionare și a preveni noi penurii de produse, este momentul să se asigure gestionarea traficului, serviciile de asistență și echipamente necesare pentru reducerea la minimum a întârzierilor.
9. Pe măsură ce statele membre adoptă noi măsuri și restricțiile parțiale de deplasare a persoanelor se înmulțesc, s-au înregistrat deja rapoarte și se constată deja cazuri de lucrători din transporturi care fac obiectul unei carantine, de zone de repaus care sunt închise și de șoferi care nu mai au posibilitatea de a-și reînnoi permisele. Prin urmare, ar trebui să continuăm să punem în aplicare Comunicarea privind culoarele verzi pentru a menține fluiditatea transporturilor și, acolo unde este necesar, a le ameliora în continuare astfel încât, cel puțin, și indiferent de amploarea altor măsuri sanitare în vigoare:
- personalul tuturor vehiculelor/navelor de transport să continue să fie tratat într-un mod nediscriminatoriu, indiferent de origine, destinație, țara de înmatriculare a vehiculului/navei sau naționalitatea șoferului/echipajului;
 - vehiculele care transportă orice tip de mărfuri pe motive profesionale să aibă posibilitatea să utilizeze „culoarele verzi” de trecere a frontierei;
 - procedurile suplimentare de trecere a frontierei legate de COVID-19 să fie evitate și simplificate la ceea ce este strictul necesar. Șoferilor de vehicule de transport nu ar trebui să li se solicite vreun document altul decât cel de identitate și permisul de conducere;
 - prezentarea/afișarea electronică a documentelor ar trebui să fie considerată drept suficientă și încurajată (luăm notă de faptul că unele state membre s-au servit într-adevăr de criză pentru promovarea acestora - a se vedea mai jos);
 - pe teritoriul statelor membre ar trebui menținute coridoare de tranzit, cel puțin de-a lungul rețelei TEN-T. Vehiculele, atât cu șoferi privați precum și de transport colectiv, care tranzitează printr-o țară ar trebui să fie în măsură să o facă, indiferent din ce zonă provin, fără testare, atât timp cât rămân în coridorul(coridoarele) de tranzit;
 - în măsura și pentru perioada necesară pentru abordarea întârzierilor, statele membre ar putea furniza derogări cu privire la restricțiile de conducere în vigoare în prezent (interdicții de weekend, interdicții de noapte, interdicții sonore și sectoriale, etc.) pentru a asigura fluiditatea transportului de mărfuri;
 - interdicțiile de circulație nu ar trebui să fie aplicate transportului de mărfuri sau lucrătorilor din transporturi;
 - ar trebui să fie asigurată disponibilitatea serviciilor auxiliare, precum stațiile de alimentare cu combustibil, nivelul minim al instalațiilor sanitare (de exemplu, zone de repaus cu toalete și dușuri), a serviciilor de catering (de exemplu, alimente la pachet, distribuitoare automate de alimente) și a serviciilor de cazare, iar statele membre ar trebui să identifice localizarea acestora cu ajutorul aplicației Green Lanes - a se vedea mai jos.

10. Comisia recunoaște că motivele ambuteiajelor la o serie de frontiere nu sunt legate doar de COVID și că la aceste puncte de trecere a frontierei au existat deja perioade îndelungate de așteptare înainte de pandemia actuală - din motive de organizare și de infrastructură, cum ar fi un număr insuficient de polițiști de frontieră în cazul frontierelor Schengen. Astăzi, este important ca, pe baza conceptului culoarelor verzi, statele membre să optimizeze trecerea frontierelor prin sisteme inteligente de monitorizare a frontierelor, să reexamineze necesitatea unor măsuri de blocare și să elaboreze sisteme inteligente, cum ar fi taxele rutiere fără necesitatea de a opri un vehicul. Statelor membre li se amintește, de asemenea, că ECDC nu recomandă utilizarea nejustificată a dezinfectantelor în legătură cu epidemia de COVID⁴.
11. COVID-19 a dat un impuls semnificativ utilizării de soluții digitale. Ele pot accelera procedurile și oferi asistență șoferilor, întreprinderilor și autorităților pentru a ameliora previziunile în materie de trafic rutier și a rămâne pregătiți. Astfel de instrumente, care se bazează pe documentele electronice de încărcare și de transport de mărfuri, pe ITS/RIS și pe formalitățile vamale, ar trebui să fie disponibile pe scară largă, să fie acceptate întotdeauna și dezvoltate într-un mod automat, simplu și ușor de utilizat. Comisia va continua să furnizeze cadrul legislativ necesar și să sprijine financiar transportul „fără hârtie”.
12. Aplicația Galileo Green Lanes, lansată în aprilie de Agenția GNSS European (GSA), a primit un feedback pozitiv atât de la părțile interesate din sectorul industrial cât și din partea statelor membre. Ea a asigurat monitorizarea respectării perioadei maxime de 15 minute pentru fiecare trecere de frontieră prin furnizarea de servicii pentru șoferii de camion și sprijinirea autorităților de frontieră. Agenția GSA va relansa aplicația cât mai repede posibil. Statele membre sunt invitate să transmită Comisiei informațiile relevante, de exemplu cu privire la locurile de repaus și la punctele de realimentare, pentru a fi incluse în aplicația privind culoarele verzi. Comisia va lua în considerare funcționalități suplimentare pentru aplicație, de exemplu prelungirea acesteia pentru a acoperi mai multe puncte de trecere a frontierei din țările din Balcanii de Vest. Șoferii și lucrătorii transfrontalieri sunt, de asemenea, încurajați să utilizeze aplicațiile de depistare a contactilor.
13. Operațiunile de control în trafic ale camioanelor sunt esențiale pentru a asigura siguranța rutieră. În același timp, acestea reprezintă un risc pentru siguranța șoferilor și a inspectorilor. Pentru atenuarea acestor riscuri care apar în cursul inspecțiilor, statele membre sunt încurajate să înlocuiască, în măsura posibilului, inspecțiile fizice cu cele fără contact și fără hârtie, prin acceptarea e-documentelor și aplicarea de soluții digitale care elimină necesitatea de a intra în camion pentru a descărca informațiile din tahograf.
14. Bineînțeles, transportul de mărfuri nu se oprește la granițele UE. Orientările privind culoarele verzi contribuie la asigurarea unei mobilități fluide a mărfurilor⁵ și a lucrătorilor din transporturi (inclusiv a navigatorilor) la frontierele externe ale UE. Există o nevoie importantă de cooperare sporită cu toate țările învecinate, întrucât acestea sunt partenere-cheie ale UE, pentru punerea în aplicare și coordonarea

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

⁵ Inclusiv asistență din partea rezervei rescEU furnizată în cadrul Mecanismului de protecție civilă al Uniunii pentru statele participante (Norvegia, Islanda, Turcia, Serbia, Muntenegru, Macedonia de Nord).

măsurilor privind culoarele verzi. Autoritățile naționale ale țărilor membre SEE și ale Elveția, precum și ale Regatul Unit, tratat ca un membru al UE până la sfârșitul perioadei de tranziție, cooperează îndeaproape cu statele membre și cu Comisia. Comisia depune toate eforturile pentru a intensifica stabilirea de culoare verzi pe teritoriul celor șase state din Balcanii de Vest („WB6”). Această inițiativă, menită să asigure fluiditatea fluxurilor de tranzit din regiune și cu UE, s-a dovedit a fi un exemplu de cooperare regională încununat de succes. Comisia va continua să depună eforturi pentru realizarea pe deplin a potențialului acestei inițiative și recunoaște utilitatea discuțiilor cu Secretariatul permanent al Comunității transporturilor. De asemenea, Comisia va continua să abordeze aspectele legate de țările partenere care au o frontieră terestră comună directă cu UE (Parteneriatul Estic și Turcia). Aceasta include cooperarea cu privire la perioadele excesive de așteptare la punctele de trecere a frontierei și vizează să asigure importul neîntrerupt al mărfurilor esențiale (de exemplu, consumabile medicale). Mai mult, exportul de mărfuri către țări terțe în cadrul acțiunilor de asistență umanitară și pentru dezvoltare, cu scopul de a răspunde pandemiei de COVID-19, vor face parte dintre multele cazuri pentru care aplicarea abordării privind culoarele verzi la aceste puncte de trecere a frontierei va fi benefică.

III. Lucrătorii din transporturi sunt esențiali

15. Lucrătorii din transporturi sunt indispensabili pentru a asigura continuitatea activității economice. În perioada în care Europa a fost în situația de izolare a populației în primăvara anului 2020, lucrătorii din transporturi au continuat să își îndeplinească sarcinile inclusiv, dacă a fost nevoie, peste granițe, pentru a asigura continuitatea aprovizionării și uneori și-au pus propria lor viață și bunăstare în pericol.
16. În conformitate cu punctul 19 litera (b) din Recomandarea (UE) 2020/1475 a Consiliului⁶, membrii personalului din transporturi ar trebui să fie desemnați și acceptați ca lucrători și prestatori de servicii esențiali de către autoritățile tuturor statelor membre și nu ar trebui să li se impună condiții de carantină în timp ce își exercită funcțiile lor esențiale. Cu toate acestea, ar trebui să li se asigure protecția deplină a sănătății, inclusiv prin punerea la dispoziție de echipamente personale de protecție (PPE) adecvate, oriunde sunt necesare.
17. Statele membre nu ar trebui să impună testarea sistematică a lucrătorilor din transporturi la punctele de trecere a frontierei sau după trecerea acesteia. Aceasta ar genera cozi inutile și ar avea un efect negativ asupra duratei de trecere a frontierelor. De asemenea, acest lucru nu este fezabil sau practic pentru personalul din transporturi care, deseori, trebuie să treacă frontierele de mai multe ori pe săptămână.
18. Enumerarea profesiunilor care se încadrează în definiția personalului din transporturi nu ar trebui să se facă într-un mod exhaustiv. În afară de șoferi, personal la bord, piloți, comandanți de nave și echipaje, aceasta ar trebui să cuprindă personalul de întreținere, personalul de gestionare a traficului și a terminalelor, angajații administratorii de infrastructuri, atât pentru transportul de mărfuri cât și de pasageri etc. Toți acești lucrători ar trebui să se poată deplasa și să traverseze frontierele fără

⁶ Recomandarea (UE) 2020/1475 a Consiliului din 13 octombrie 2020 privind o abordare coordonată a restricționării liberei circulații ca răspuns la pandemia de COVID-19, JO L 337, 14.10.2020, p. 3.

niciun fel de restricție, inclusiv prin orice mijloace de transport de care au nevoie pentru a trece frontierele acolo unde este nevoie să își îndeplinească sarcinile⁷.

19. Începând din martie, Comisia sugerează utilizarea unui document standard, „Certificatul pentru lucrătorii din sectorul transporturilor internaționale” Acest certificat poate fi utilizat de orice persoană care lucrează la bordul unui mijloc de transport care transportă mărfuri sau pasageri, în special șoferul; de orice persoană care se deplasează la locul unde este situat mijlocul de transport cu care el/ea își va începe activitatea; sau de orice altă persoană care lucrează în sectorul transporturilor. În scopul traversării granițelor interne ale Uniunii, titularul certificatului ar trebui să fie considerat ca fiind un lucrător din sectorul transporturilor internaționale. Pentru scopurile care intră sub incidența Certificatului pentru lucrătorii din sectorul transporturilor internaționale, statele membre nu ar trebui să solicite prezentarea niciunui alt document (de exemplu, formulare diferite de localizare a pasagerilor, etc.). Acest lucru se aplică în special în ceea ce privește frontierele terestre.
20. Acest certificat este publicat, de asemenea, în anexa 40 la „Manualul practic pentru polițiștii de frontieră” al UE, care trebuie utilizat de autoritățile competente ale statelor membre atunci când efectuează controale la frontieră⁸. Comisia va examina dacă Comisia Economică pentru Europa a ONU (UNECE) ar putea să facă permanentă această recunoaștere pentru personalul feroviar și rutier, așa cum este deja cazul pentru echipajele aeriene și maritime.
21. Transporturile navale își recrutează navigatorii de pe întreg globul, dar restricțiile de călătorie la nivel mondial împiedică în prezent circulația normală a lucrătorilor esențiali. Mulți navigatori sunt blocați la ora actuală pe navele lor și depășesc limita de 11 luni de activitate profesională stabilită de dreptul internațional, în timp ce colegii lor de pe uscat nu pot călători și traversa frontierele pentru a-i înlocui la locurile de muncă. Acest lucru poate întrerupe lanțurile de aprovizionare și pune în pericol siguranța transporturile navale.
22. Prin urmare, statele membre ar trebui să continue să faciliteze călătoriile navigatorilor, să le asigure mobilitatea și să le permită să treacă frontierele și să tranziteze în orice moment⁹. La fel ca pentru lucrătorii din transporturi, punctul 19 litera (h) din Recomandarea (UE) 2020/1475 a Consiliului clasifică navigatorii ca fiind călători cu o funcție sau o necesitate esențială cărora nu ar trebui să li se solicite să efectueze perioade de carantină atunci când își exercită funcțiile. În plus, statele membre ar trebui să asigure accesul la serviciile de acordare a vizelor pentru navigatori și să permită schimburi de echipaj sigure în porturile lor. Proprietarii de nave ar trebui să furnizeze echipaje care dispun de un acces la PPE adecvate pentru protejarea sănătății lor și a altor persoane atunci când călătoresc și când se află la bord. În contextul specific al transportului maritim de lungă distanță, testarea înainte de îmbarcare protejează navigatorii și evită epidemiile pe nave în timp ce navighează departe de un

⁷ De exemplu, în primăvară un conducător de tren a trecut frontiera pentru a-și prelua locomotiva folosindu-se de un taxi, sau un șofer de camion s-a întors acasă utilizând o furgonetă împreună cu alte persoane.

⁸ Anexa 40 la Manualul practic pentru polițiștii de frontieră al UE.

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

⁹ Comunicare a Comisiei, Orientări privind protecția sănătății, repatrierea și formalitățile de călătorie pentru navigatori, pasageri și alte persoane aflate la bordul navelor.

C(2020)3100, JO C 119, 14.4.2020, p. 1–8.

port și, prin urmare, nu dispun de un acces rapid la asistență medicală la țarm. Serviciile Comisiei și Serviciul European de Acțiune Externă vor continua să coopereze cu organizațiile internaționale relevante pentru a ameliora mobilitatea echipajului de la bord în afara Europei.

23. Într-un mod similar, comandanții și echipajele navelor de navigație interioară trebuie să fie în măsură să îmbarce și să debarce în porturile interioare de-a lungul căilor navigabile ale UE. Este crucial ca lucrătorii din transporturile interioare să poată călători și traversa frontierele statelor membre ale UE pentru a asigura continuitatea operațiunilor logistice pe căile navigabile ale UE. Împiedicarea liberei circulații a echipajelor navelor de navigație interioară poate duce la un risc ca operatorii navelor să pună în pericol conformitatea cu Directiva 2014/112/UE privind organizarea timpului de lucru în transportul pe căile navigabile interioare. De asemenea, operatorii navelor de navigație interioară ar trebui să ofere echipajelor acces la PPE adecvate pentru protecția sănătății lor și a pasagerilor.

IV. Un nivel sporit de coordonare și de informare

24. Rețeaua punctelor de contact naționale în domeniul transporturilor a fost creată și este condusă de către Comisie de la începutul pandemiei de COVID-19. Ideea care a stat la baza creării acestei rețele informale a fost de a încuraja coordonarea și schimburile de informații între administrațiile statelor membre, de a discuta problemele, de a obține date actualizate privind situația la frontiere și de a face schimb de bune practici. Înselarea schimbului rapid de informații între statele membre a încurajat un feedback timpuriu între statele membre cu privire la măsurile lor interne care au un impact reciproc asupra lor, a sporit încrederea și a redus răspunsurile unilaterale.
25. Astfel, atunci când se declanșează o urgență sau o criză prin intermediul mecanismului integrat al UE pentru un răspuns politic la crize (IPCR), Comisia ar trebui să activeze rețeaua punctelor de contact naționale, sporind astfel frecvența interacțiunilor și a fluxurilor de informații. Statele membre ar trebui să desemneze un punct de contact național oficial la nivelul unei funcții de rang înalt adecvate, pentru a asigura coordonarea între autoritățile naționale relevante. Punctele de contact naționale în domeniul transporturilor ar trebui să ofere cele necesare la punctele de trecere a frontierei care sunt problematice și să cadă de acord în cazul necesității unei acțiuni imediate. Comisia încurajează cu fermitate participarea activă și deplină a tuturor statelor membre.
26. Punctele de contact naționale ale statelor membre ar trebui să furnizeze informații privind deciziile de politică internă legate de transport, în special cele care afectează deplasarea transfrontalieră a transporturilor de mărfuri sau de pasageri, deplasarea lucrătorilor din transporturi și, oriunde este posibil, cu mult înainte de introducerea acestor măsuri, pentru a permite obținerea de feedback și a oferi altor state membre și Comisiei oportunitatea de a reacționa. De asemenea, statele membre ar trebui să implice alte ministere și departamente relevante, după caz, și pot utiliza forumul pentru schimbul de informații și idei privind cele mai bune practici.
27. Rețeaua s-a dovedit a fi un instrument eficient, care a permis schimbul rapid de informații și o evaluare extinsă a efectelor măsurilor restrictive care afectează transportul. Ea a fost mai puțin utilizată în cursul lunilor de vară, însă în prezent propunem relansarea rețelei punctelor de contact pentru a aborda noua serie de

responsabilități în ceea ce privește culoarele verzi stabilită în prezenta comunicare, astfel cum a fost solicitat în concluziile Consiliului - a se vedea mai jos.

28. Pentru a permite o mai bună imagine de ansamblu, toate informațiile legate de mobilitate pentru călătorii privați și furnizorii profesioniști de servicii de transport ar trebui să fie disponibile la o singură adresă online actualizată și ușor de utilizat. Prin urmare, Comisia va transfera conținutul site-ului web al răspunsurilor guvernamentale la COVID-19 către site-ul web „Re-open EU”.

V. Culoare verzi multimodale

29. Comunicarea inițială privind culoarele verzi a afirmat că traversarea punctelor de trecere a frontierei pe culoarele verzi nu ar trebui să depășească 15 minute pentru toate transporturile de mărfuri. Îndeplinirea acestui obiectiv de 15 minute necesită reducerea la minimum a tuturor controalelor, verificărilor și depistărilor. Acest lucru este valabil pentru toate vehiculele, trenurile, navele și aeronavele de transport de mărfuri. Obiectivul are rolul de a face ca sectorul transportului să fie cât mai eficient posibil și să reducă la minimum perturbările costisitoare.
30. Presiunea de a efectua schimbări, generată de criză actuală, ar trebui să determine, de asemenea, modificări ale beneficiului pieței unice, deschizând calea către redresare cu ajutorul sustenabilității și al digitalizării. Prin urmare, Comisia solicită asigurarea funcționării multimodale și intermodale a culoarelor verzi, garantând faptul că toate modurile de transport sunt utilizate pe deplin.
31. Pandemia de COVID a arătat că transportul feroviar de mărfuri poate fi un mod de transport fiabil și rezilient, în plus de calitățile sale ecologice. Căile ferate au fost esențiale pentru menținerea intactă a lanțurilor de aprovizionare în cursul crizei, iar transportul intermodal necesită mai puține interacțiuni umane decât cel exclusiv rutier pentru operațiunile de încărcare/descărcare și implică mai puțini șoferi. Pandemia a creat o situație particulară: capacitatea căilor ferate a crescut foarte mult datorită unei scăderi accentuate a traficului feroviar de pasageri. Monitorizarea performanței coridoarelor feroviare de transport de mărfuri arată că, în cursul fazei inițiale a măsurilor de izolare din aprilie - când traficul de pasageri a fost redus - punctualitatea serviciilor de transport feroviar de mărfuri a crescut în mod semnificativ: numărul minutelor de întârziere raportate a scăzut cu o treime sau chiar la jumătate¹⁰.
32. Această performanță îmbunătățită a transportului feroviar de mărfuri trebuie menținută. Administratorii de infrastructuri precum și societățile de căi ferate ar trebui să se axeze pe reducerea la minimum a întârzierilor la frontiere și să sporească flexibilitatea. În acest scop, societățile feroviare ar trebui să utilizeze în mod optim mecanismele de gestionare a urgențelor internaționale, astfel cum s-a stabilit după închiderea liniei Rastatt¹¹. Acestea oferă o rețea pentru coordonare și schimb de

¹⁰ A se vedea platforma de informare a clienților (*Customer Information Platform*) pusă la dispoziție de RNE: <https://cip.rne.eu/>

¹¹ Din cauza unui incident produs în apropierea orașului Rastatt din Germania la 12 august 2017, o secțiune de cale ferată intens utilizată - care face parte din coridorul de transport de mărfuri Rin-Alpi - a fost închisă pentru integralitatea traficului timp de aproape două luni. Întrucât rutele alternative erau limitate din punctul de vedere al capacității și interoperabilității, incidentul a dus la pierderi financiare deosebit de semnificative și a avut un efect negativ asupra transportului feroviar de mărfuri. Comisia, cu implicarea părților interesate-cheie, a găsit soluții la nivel european prin stabilirea de măsuri pentru atenuarea mai eficace a unor astfel de incidente pe

informații la nivel operațional în condiții de urgență. Comisia va lua în considerare prezentarea unei propuneri juridice pentru a solicita monitorizarea continuă a respectării orarelor și a performanței în materie de timp a trenurilor de mărfuri în stațiile de frontieră, inclusiv perioadele de așteptare, astfel cum se indică pe harta punctelor de trecere a frontierei din anexă.

33. Pentru eliminarea opririlor la frontieră datorate controalelor tehnice și, astfel, accelerarea trecerii frontierelor și realizarea unui autentic spațiu feroviar unic european, în condițiile actuale în care pilonul tehnic al celui de-al patrulea pachet feroviar este în vigoare în toate statele membre de la sfârșitul lunii octombrie, statele membre ar trebui să grăbească înlăturarea normelor naționale care solicită inspectarea trenurilor la frontiere (teste ale frânelor, etc.) dincolo de ceea ce este prevăzut în normele UE, care oferă, ca atare, asigurări de securitate pe deplin adecvate. Aceste inspecții suplimentare durează în prezent deseori mai mult decât obiectivul de 15 minute pentru durata de trecere a frontierei. Fiabilitatea transportului feroviar de mărfuri și viteza traversărilor de frontieră ar trebui să fie susținute de administratorii de infrastructură printr-o cooperare întărită¹² în ceea ce privește normele de prioritate pentru alocarea de capacitate feroviară și gestionarea operațională pentru serviciile feroviare transfrontaliere.
34. Fără a compromite securitatea, se sugerează să se permită conducătorilor să conducă trenuri atunci când dețin nivelul de competență lingvistică A2 (mai degrabă decât obișnuitul B1), recurgând la flexibilitatea disponibilă în cadrul normelor existente pentru operațiunile feroviare în secțiunile dintre stațiile frontaliere apropiate de frontieră¹³. Această abordare ar fi deosebit de adecvată pentru rutele transfrontaliere „simple”. În mod alternativ, trecerea frontierei ar putea fi facilitată printr-o mai mare flexibilitate în ceea ce privește limbile pe care conducătorii le pot utiliza pentru a comunica cu privire la aspecte de securitate importante. Acest lucru ar fi posibil dacă comunicarea la standardele solicitate de dreptul Uniunii poate fi asigurată prin utilizarea unor limbi care nu sunt indicate în prezent de administratorii de infrastructură dar care sunt cunoscute atât de conducător cât și de centrul de control. În sfârșit, facilitarea suplimentară a transportului feroviar de mărfuri și sporirea capacității ar fi posibile dacă statele membre ar institui acorduri între întreprinderile feroviare pentru a permite conducătorilor care dețin cunoștințele necesare specifice privind tracțiunea pentru transportul de mărfuri să lucreze în combinație cu conducătorii care lucrează de obicei pe trenurile de pasageri și care dețin competențele lingvistice/privind rutele, care sunt necesare pentru rutele internaționale.
35. Transportul naval a rămas pe deplin operațional în perioada pandemiei, livrând alimente, echipamente medicale, produse energetice și alte mărfuri în Europa. Sectorul reprezintă 75 % din comerțul UE cu restul lumii și 30 % din transportul de mărfuri din cadrul pieței interne. Funcționarea neîntreruptă a acestuia este, prin urmare, de o

viitor. Manualul pentru gestionarea urgențelor internaționale care a rezultat descrie standarde care - în cazul unei perturbări internaționale - permit continuarea traficului feroviar la cel mai înalt nivel posibil și asigură informații mai bune privind situația perturbării, măsurile luate, alternativele și efectele fluxului de trafic.

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

¹² A se vedea articolul 37 din Directiva 2012/34/UE.

¹³ A se vedea punctul 8(3) din anexa VI la Directiva 2007/59/CE.

importanță fundamentală pentru economia UE și aprovizionarea acesteia cu mărfuri esențiale și cu alte mărfuri.

36. Pentru a asigura buna derulare a operațiunilor de transport naval și fluxuri comerciale neîntrerupte, redirectionarea navelor și intrarea cu întârziere în porturi ar trebui să fie evitate oriunde este posibil. Statele membre ar trebui să permită schimbările de echipaj în porturile lor și navigatorii ar putea avea nevoie să fie cazați în hoteluri sau locuri de cazare temporare în timp ce așteaptă legăturile lor de transport sau așteaptă să fie angajați. Acest lucru evită întreruperi ale operațiunilor portuare din cauza navelor care așteaptă schimbări de echipaj sau din cauza altor restricții legate de COVID.
37. În cadrul aplicării normelor lor naționale privind verificările de conformitate ale navelor pentru navigația interioară (IWW) de către organismele de aplicare a legii, inclusiv dispozițiile naționale de transpunere a Directivei 2016/1629, statele membre ar trebui să țină seama de necesitatea de a evita orice întârzieri inutile ale operațiunilor de transport.
38. În legătură cu certificatele membrilor echipajelor de pe navele de navigație interioară, altele decât cele acoperite de Directiva 96/50, statele membre ar trebui ca, în cursul aplicării dispozițiilor lor naționale, să vizeze asigurarea posibilității pentru echipajele IWW de a-și continua activitatea în cadrul capacităților lor respective până la sfârșitul perioadei de restricții excepționale legate de pandemie. O abordare similară ar trebui adoptată pentru extinderea contractelor de muncă în cazul în care înlocuirile echipajului nu sunt posibile din cauza indisponibilității echipajelor. Unii membri ai echipajului ar putea să nu fie în măsură să se supună unor analize medicale periodice, prin urmare se recomandă soluții pragmatice pentru a le permite începerea serviciului sau continuarea acestuia pe o bază excepțională atunci când există această posibilitate în dreptul național.
39. Administratorii de infrastructură ar trebui să asigure operațiuni flexibile (24h/7zile) ale ansamblului infrastructurii transfrontaliere IWW pentru a permite exploatarea navelor și a evita perioadele de așteptare inutile.
40. Serviciile portuare și de terminale, fiind în esență porți de acces pentru comerțul mondial și transportul multimodal, au rămas operaționale în cursul pandemiei, în timp ce și-au ajustat modalitățile de lucru pentru a reduce contactul uman în timpul operațiunilor de control și de transbordare (cum ar fi înregistrări automate la poarta de intrare, accesul reglementat la ghișee, transferul digital al documentelor de transport) și au utilizat PPE atunci când contactele nu au putut fi evitate. Infecțiile sau carantinele în rândul unei părți semnificative din personalul terminalelor ar putea întrerupe lanțul logistic, ducând la întârzieri ale distribuției bunurilor și obstrucționând operațiunile în amonte. Prin urmare, pentru a salvarda transferul fără probleme al mărfurilor către diferite moduri de transport în vederea continuării transportului, operatorii din terminale și operatorii portuare ar trebui să beneficieze de mijloacele necesare pentru a-și proteja lucrătorii și continuitatea operațiunilor din terminale. Oriunde este posibil, ar trebui să se încurajeze automatizarea operațiunilor și schimbul digital de date în locul documentelor pe hârtie.
41. În cursul primăverii și al verii, datorită perturbărilor din lanțurile de aprovizionare, unele porturi și terminale interioare s-au confruntat cu o acumulare de containere goale, care a dus la congestionarea șantierelor și perturbarea operațiunilor zilnice.

Operatorii de transporturi navale ar trebui să depună eforturi pentru a menține un flux continuu și stabil al serviciilor lor, în timp ce autoritățile portuare ar trebui să monitorizeze situația și, acolo unde este necesar, să asiste operatorii de terminale să soluționeze eventualele probleme legate de perturbări. Pentru a facilita fluxul de mărfuri în porturi, acolo unde este posibil și necesar, statele membre ar trebui, în limitele competențelor lor în temeiul dispozițiilor relevante din dreptul Uniunii, să aplice flexibilitatea în procedurile vamale și alte formalități în ceea ce privește, de exemplu, prelungirea termenelor limită.

42. În același timp, statele membre au pus în aplicare măsuri de facilitare a operațiunilor de transport aerian de mărfuri și au ridicat anticipat toate restricțiile care interziceau zborurile de transport de mărfuri precum și restricțiile nejustificate privind echipajele aeriene care lucrează pe zborurile de transport de mărfuri în interesul continuității lanțului de aprovizionare. Statele membre ar trebui să continue să asigure buna desfășurare a operațiunilor de transport de mărfuri pe durata perioadei actuale de recrudescență a pandemiei și a eventualelor valuri succesive, inclusiv prin menținerea în activitate a aeroporturilor pentru operațiunile de transport aerian de mărfuri sau prin menținerea unor capacități suficiente de manipulare a mărfurilor atunci când aeroporturile sunt închise din motive economice, pentru a evita orice perturbări în transportul de mărfuri.

VI. Către un plan de urgență în caz de criză și modalități mai bune de a se ocupa de excepții

43. Mulțumită excelenței cooperării cu Parlamentul European și cu Consiliul, anul acesta au fost adoptate în timp record acte legislative de urgență și derogări de reglementare specifice sectorului. În combinație cu o serie de orientări specifice sectorului emise de Comisie, acestea au fost utile pentru a ajuta operatorii din domeniul transportului să gestioneze perturbările fluxurilor și ale lanțurilor de aprovizionare. Adoptarea de măsuri expeditivă la locul și la momentul necesar este un factor esențial. Cu toate acestea, dreptul UE poate să fie încă și mai bine adaptat situațiilor de criză.
44. Deși, în circumstanțe extraordinare, poate fi necesar să se acorde derogări pentru perioadele de conducere și de repaus ale șoferilor, aceste derogări trebuie să fie în mod strict pe termen scurt (de exemplu, pentru a aborda deficitul temporar de șoferi) și ele nu trebuie, în niciun caz, să pună în pericol securitatea și condițiile de muncă decente pentru șoferi sau transparența pentru autoritățile responsabile cu aplicarea legii. În situații care afectează într-un mod similar totalitatea sau majoritatea statelor membre, ar fi preferabil ca pentru derogări să se aplice principii generale similare (ora de începere, ora de încheiere, durata) în toate statele membre vizate. Ca parte din viitorul plan de urgență solicitat recent de Consiliu (a se vedea mai jos), Comisia va lua în considerare modificări legislative în vederea simplificării sistemului de acordare a derogărilor de la normele transportului rutier privind duratele de conducere și perioadele de repaus. Pentru a aborda necesitățile urgente legate de recrudescența pandemiei de COVID-19, Comisia va oferi orientări statelor membre pentru a asigura un nivel minim de coordonare a derogărilor care ar putea fi adoptate la nivel național. De exemplu, ar fi logic să se permită excepții temporare similare, cum ar fi cele acordate în primăvară pentru perioadele și condițiile de repaus ale șoferilor de camion, precum și pentru posibilitatea limitată în timp de a dormi în cabină.

45. Regulamentul Omnibus¹⁴ a prevăzut derogări limitate în timp de la normele UE existente pentru toate modurile de transport terestru și pentru securitatea maritimă. El a instituit măsuri temporare aplicabile prelungirii valabilității anumitor certificate, licențe și autorizații și amânarea anumitor controale și formări periodice. Toate prevederile de flexibilitate incluse în acest regulament au fost utilizate cel puțin de unele state membre, demonstrând că ele au fost, într-adevăr, necesare și utile. În contextul recrudescenței pandemiei de COVID-19, Comisia este pregătită să propună o actualizare a regimului, într-un mod care permite tuturor statelor membre să beneficieze de orice derogare necesară, inclusiv celor care au utilizat posibilitatea de a deroga de la actualul Regulament Omnibus.
46. Totuși, orice măsuri legislative de acest gen sunt măsuri *ad hoc*, și anume, sunt concepute pentru o perioadă specifică, cu efecte limitate în timp. Pe termen mediu, toată legislația din sectorul transporturilor ar trebui să fie examinată pentru a se verifica dacă este adecvată în caz de criză. Acolo unde este necesar, ar trebui incluse dispoziții specifice care să permită abordarea situațiilor de criză.
47. Convenția privind munca din domeniul maritim (MLC) din 2006 a Organizației Internaționale a Muncii stipulează că perioada maximă de activitate la bord înainte ca un navigator să aibă dreptul la repatriere ar trebui să fie de 11 luni. Prolungirile dincolo de acest termen pot afecta în mod negativ sănătatea navigatorilor, ducând la oboseală și punând, astfel, în pericol securitatea maritimă.
48. Statele deținătoare de porturi joacă un rol în asigurarea punerii în aplicare a MLC. Memorandumul de înțelegere de la Paris¹⁵ impune autorităților de control ale statului membru care deține porturi să se axeze, în cursul tuturor inspecțiilor, pe aspectele legate de MLC și de contractele de muncă expirate ale navigatorilor. Potrivit circularii, „circumstanțele care fac ca repatrierea să fie mai dificilă sau mai greoaie nu constituie un caz de forță majoră”. Comisia încurajează statele membre să aplice această abordare.
49. Inspecțiile de control ale statelor care dețin porturi sunt esențiale pentru asigurarea securității transporturilor și ar trebui să aibă loc cu regularitate. Statele membre sau autoritățile competente relevante ar trebui să se asigure că inspectorii au acces la o cantitate suficientă de PPE pentru a se proteja în cursul inspecțiilor. La fel ca și în alte situații cu vizitatori la bord, navigatorii trebuie să poarte, de asemenea, PPE în cursul inspecțiilor, acestea fiind furnizate de proprietarul navei în cantitate suficientă.
50. Pentru navigatori, certificatele, în special cele medicale, și controalele conexe sunt necesare pentru a atesta bunăstarea și sănătatea navigatorilor, precum și nivelul lor suficient de formare. Reînnoirea și/sau revalidarea regulată a acestora, în conformitate cu cerințele dreptului Uniunii și ale dreptului internațional în vigoare, garantează siguranța maritimă și reduc probabilitatea accidentelor.

¹⁴ Regulamentul (UE) 2020/698 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 de stabilire a unor măsuri specifice și temporare, în contextul epidemiei de COVID-19, privind reînnoirea sau prelungirea anumitor certificate, licențe, permise și autorizații și amânarea anumitor controale și formări periodice în anumite domenii ale legislației din sectorul transporturilor
JO L 165, 27.5.2020, p. 10–24.

¹⁵ Aprobat și publicat în PSCircular 97 Rev.4 la 15 septembrie 2020.

51. În sectorul aviației, două regulamente¹⁶ au prevăzut derogări temporare de la anumite norme existente ale UE în contextul scăderii fără precedent a traficului aerian ca rezultat al pandemiei de COVID-19. În primul rând, pandemia a condus la dificultăți în respectarea anumitor dispoziții ale Regulamentului privind serviciile aeriene¹⁷ și ale Directivei privind serviciile de handling la sol¹⁸. Comisia a adoptat norme temporare oferind părților interesate afectate, statelor membre și Comisiei, scutirea necesară de anumite norme administrative și asigurând o perspectivă financiară mai bună pentru părțile interesate din sectorul afectat. În contextul crizei prelungite, Comisia este pregătită să își utilizeze competențele delegate acolo unde este necesar pentru a prelungi derogările relevante acordate în cadrul Regulamentului privind serviciile aeriene. În al doilea rând, pentru sloturile orare ale aeroporturilor, principiul „folosești sau pierzi” a fost suspendat pentru vara 2020 și, începând din acea perioadă, Comisia s-a folosit de competențele sale delegate pentru a extinde derogarea la perioada de programare din iarna 2020/2021. În plus, Comisia va propune în curând o modificare a normelor referitoare la derogarea privind sloturile orare pentru a asigura o utilizare eficientă a capacităților aeroportuare și o mai bună adecvare între derogare și nivelurile actuale și preconizate ale traficului aerian. Modificarea va avea ca obiectiv, de asemenea, evitarea utilizării abuzive a derogării prin supunerea acesteia la anumite condiții.
52. Recentele concluzii ale Consiliului¹⁹ au recunoscut necesitatea de a examina mobilitatea lucrătorilor din transporturi și operațiunile de transport dintr-un punct de vedere european și internațional. Concluziile au luat notă de faptul că *în perioade de criză, închiderea frontierelor în interiorul Uniunii Europene ar trebui să fie evitată, fluxul mărfurilor, inclusiv prin punctele de intrare în Uniunea Europeană, ar trebui să se desfășoare în continuare fără probleme. Consiliul invită Comisia să elaboreze un plan de urgență în caz de pandemie sau de altă criză majoră pentru sectorul european al transportului de mărfuri, inclusiv instituirea unui cadru de reglementare coerent în ceea ce privește derogările care urmează să fie aplicate în cazul apariției unor pandemii sau a altor situații de criză majoră și măsuri menite să asigure coordonarea la nivelul UE precum și orientări clare bazate pe evaluarea măsurilor luate pentru abordarea crizei provocate de COVID-19.*
53. Prezenta comunicare stabilește referința pentru elementele urgente ale unui plan de urgență. Comisia s-a angajat să evalueze în detaliu și să organizeze consultări pe scară largă în cadrul pregătirii unui plan de urgență privind pandemia care să prevadă măsuri flexibile, aplicabile cu rapiditate, efective și eficiente. Planul ar trebui să acopere transportul de mărfuri și de pasageri. Comisia intenționează să depună acest plan,

¹⁶ Regulamentul (UE) 2020/459 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 martie 2020 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/53 al Consiliului privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare, JO L 99, 31.3.2020, p. 1-4 și Regulamentul (UE) nr. 2020/696 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 2020 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate având în vedere pandemia de COVID-19, JO L 165, 27.5.2020, p. 1-6.

¹⁷ Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (reformare), JO L 293, 31.10.2008, p. 3-20.

¹⁸ Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității, JO L 272, 25.10.1996, p. 36-45.

¹⁹ Concluziile Consiliului privind considerente de politică pentru un plan de urgență în caz de pandemie și altă criză majoră pentru sectorul european al transportului de mărfuri

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

împreună cu propunerile legislative enumerate în prezenta comunicare, în 2021 și se așteaptă la o cooperare armonioasă cu Parlamentul European și cu Consiliul.

Plan de acțiune privind măsurile de urgență în sectorul transporturilor în caz de pandemie

- Revizuirea regimului Regulamentului Omnibus;
- Examinarea sistematică a legislației UE pentru a include dispoziții de criză acolo unde este adecvat;
- Orientări destinate statelor membre pentru asigurarea unui nivel minim de coordonare a derogărilor de la normele privind transportul rutier în ceea ce privește perioadele de conducere și de repaus.
- Propunerea unor criterii pentru serviciile esențiale minime în domeniul transportului de pasageri;
- Monitorizarea continuă a respectării orarelor și a performanței în materie de timp a trenurilor de mărfuri în stațiile de frontieră, inclusiv perioadele de staționare;
- Revizuirea normelor UE pentru alocarea de sloturi orare pe aeroporturile comunitare;
- Prelungirea prin acte delegate a măsurilor excepționale pentru operarea de servicii aeriene în contextul pandemiei de COVID-19, acolo unde este justificat în temeiul criteriilor aplicabile.

VII. Conectivitate esențială pentru pasageri

54. În timp ce accentul inițial al culoarelor verzi a fost pus pe menținerea intactă a fluxului de mărfuri și pe asigurarea disponibilității serviciilor esențiale, este la fel de important să se asigure conectivitatea esențială pentru pasageri, în interiorul statelor membre, între statele membre și în afara acestora. Toate persoanele care au nevoie să călătorească, din motive profesionale și legate de familie²⁰, ar trebui, în principiu, să aibă posibilitatea să o facă. Acesta va fi cazul celor care nu pot lucra de acasă, al celor care merg la școală, al personalului medical și de îngrijire, al furnizorilor de servicii transfrontaliere și al lucrătorilor sezonieri, etc.
55. În principiu, statele membre și autoritățile locale nu ar trebui să interzică operarea serviciilor de transport²¹. Restricțiile privind transportul individual (de exemplu, automobile, motociclete sau biciclete) trebuie, de asemenea, să fie evitate, întrucât ele prezintă un risc foarte limitat de răspândire a virusului. Furnizarea adecvată de transporturi în comun trebuie să fie menținută în orașe și regiuni și restricțiile nu sunt justificate acolo unde sunt în vigoare măsuri sanitare și de sănătate adecvate. În sfârșit, dat fiind că se asigură măsuri corespunzătoare de împiedicare a răspândirii bolii, nici restricțiile de zbor nu sunt necesare în prezent pentru abordarea pandemiei persistente de COVID-19.
56. Avioanele, autobuzele și autocarele, autovehiculele, trenurile și navele feribot trebuie să continue să asigure servicii esențiale minime, dacă este necesar cu sprijin financiar public, în conformitate cu dreptul Uniunii, pe tot teritoriul UE. Ele au un rol cheie în circumstanțele actuale, întrucât permit mobilitatea esențială și, de asemenea, permit lucrătorilor esențiali să își îndeplinească sarcinile. Transporturile pot și trebuie să fie operate în siguranță astfel cum s-a stabilit în Orientările Comisiei privind restabilirea

²⁰ Inclusiv cei care se află în relații cu parteneri de viață, cu condiția ca relația lor să fie atestată corespunzător.

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

progresivă a serviciilor de transport și a conectivității - COVID 19²². Coridoarele de tranzit ar trebui să rămână funcționale pentru transporturile terestre. În prezent există protocoale de securitate COVID în vigoare pentru călătoriile cu avionul, pe mare, pe căile de navigație interioare și cu trenul. Este probabil ca formularele electronice de înregistrare a pasagerilor și aplicațiile de depistare a contactilor să joace, de asemenea, un rol-cheie.

²² 2020/C 169/02.