

SAMLENOTAT



Dato 18. september 2020
J. nr. 2020-5452

Indhold

1. Pejlemærker for en pandemiberedskabsplan for den europæiske godstransportsektor	2
---	---



1. Pejlemærker for en pandemiberedskabsplan for den europæiske godstransportsektor

Side 2/11

Kom nr. foreligger ikke

Revideret notat.

Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord eller sætninger er ændret, er disse markeret med fed skrift.

1 Resumé

*Formandskabet har præsenteret et sæt forslag til rådskonklusioner der indeholder en række **overvejelser** om en mulig europæisk pandemiberedskabsplan for godstransportsektoren. **Man vil på den uformelle videokonference for EU-transportministre den 28. september 2020 drøfte den mulige indhold af en fremtidig beredskabsplan. Det forventes at sådan en drøftelse vil tage udgangspunkt i rådskonklusionerne.***

*Rådskonklusionerne indeholder bl.a. en opfordring til Kommissionen til at fremsætte forslag til en europæisk beredskabsplan for transportsektoren i henhold til **de overvejelser gjort i rådskonklusionerne**. Rådskonklusionerne tager afsæt i de erfaringer, der er gjort under håndteringen af Covid-19 i foråret 2020 og **indeholder opfordringer til tiltag til at opretholde transportsektorens drift under pandemier og kriser samt retningslinjer for lovgivningsmæssige undtagelser.***

Udkastet til rådskonklusioner og den efterfølgende politiske drøftelse vil ikke have lovgivningsmæssige, økonomiske eller øvrige konsekvenser.

Regeringen kan generelt støtte forslaget til rådskonklusioner om en fremadrettet beredskabsplan.

2 Baggrund

Det forventes, at en politisk drøftelse om en mulig fremtidig pandemiberedskabsplan for den europæiske transportsektor vil finde sted ved den uformelle videokonference for transportministre den 28. september 2020.

I den forbindelse har formandskabet fremsat et udkast til rådskonklusioner hvori der fastsættes en række overvejelser for en fremtidig beredskabsplan.

Da mødet afholdes som en uformel videokonference i stedet for en egentlig TTE(transport)-rådsmøde, kan der ikke træffes beslutninger. Man vil derfor ikke drøfte rådskonklusionerne som sådan, men i stedet tanken bag en pande-



miberedskabsplan. Det er dog ikke desto mindre forventningen, at drøftelsen vil tage udgangspunkt i udkastet til rådskonklusioner.

Formandskabet sendte et forslag til pejlemærker for en Europæisk pandemiberedskabsplan for godstransportsektoren den 27. august 2020.

Udkastet til rådskonklusioner blev sendt til medlemslandene den 10. september 2020.

Den 17. september modtog medlemslandene et væsentligt omskrevet revideret udkast til rådskonklusioner.

Formålet med rådskonklusionerne er at danne rammen for en politiske drøftelse som skal finde sted ved det uformelle TTE(transport)-rådsmøde den 28. september.

Udkastet til rådskonklusioner skal ses i lyset af formandskabets tidligere markering af, at man er et formandskab, der er præget af håndteringen af Covid-19. Dertil bygger de nye rådskonklusioner videre på tidligere tiltag, såsom rådskonklusionerne om håndteringen af Covid-19 i transportsektoren og en række meddelelser fra Kommissionen, heriblandt Kommissionens meddelelse om indførelse af grønne baner (KOM(2020) 1897 final) og Kommissionens meddelelse om genopretningen af transportsektoren og konnektivitet (KOM(2020) 3139 final), samt Kommissionens forslag til rådsafgørelse om en koordineret tilgang til begrænsning af den frie bevægelighed i håndteringen af Covid-19 (KOM(2020) 499 final).

3 Formål og indhold

Målsætningen er et ønske om bedre at kunne sikre transportsektoren mod fremtidige pandemier og kriser, set i lyset af sektorens vigtighed i forbindelse med forvarefremkommeligheden og samfundets generelle funktion, samt i lyset af hvor følsom sektoren var overfor de konsekvenser håndteringen af Corona-krisen medførte i foråret 2020.

Det foreslås derfor, at der bør derfor nedfæstes regler og retningslinjer for opretholdelsen af transportsektoren i krisetider, hvor man gør brug af de erfaringer gjort under håndteringen af Covid-19 i foråret 2020.

I rådskonklusionerne vil Rådet opfordre Kommissionen til at fremsætte forslag til en beredskabsplan for transportsektoren, der nedfæster klare retningslinjer, først for godstransportsektoren og senere for passagertransport. En sådan beredskabsplan skal også tage højde for og inddrage det arbejde der foregår i andre rådsformationer indenfor håndteringen af Covid-19.



I rådskonklusionerne lægges der op til at beredskabsplanen bl.a. skal indeholde følgende:

- Opretholde driften af grænseoverskridende godstransport, herunder den frie bevægelighed af transportmedarbejdere mens deres helbred og sikkerhed bevares
- Specificering af essentiel forsyningskæder eller infrastruktur til opretholdelsen af transportsektoren langs TEN-T hovednettet samt nødvendig infrastruktur til opretholdelse af fragtflyvninger
- Forberedelse af ikke-bindende retningslinjer, anbefalinger, og best-practice-værktøjer for transportvirksomheder
- Koordinering af nødvendige undtagelser, når kriser opstår
- Styrke sektorens modstandsdygtighed overfor kriser og pandemier med fokus på TEN-T nettet
- Øge informationsudveksling og informationstilgængelighed
- Øge digitalisering mens man forøger driftssikkerheden af IT-infrastruktur
- Forbedre Galileo Green Lane App

I den forbindelse bør man prioritere al grænseoverskridende varetransport gennem Green Lanes, promovere multimodalitet og bæredygtigt transport, samt skabe forudsigelige og harmoniserede rejsebetingelser på tværs af EU.

Dertil lægges der også op til, at en beredskabsplan skal opfordre sundhedsministrene til at overveje opretholdelsen af forsyningskæder af transportmedarbejders frie bevægelighed når der drøftes harmoniserede regler eller koordineret foranstaltninger om helbred og krydsning af grænser.

Kommissionen vil blive opfordret til, i samarbejde med medlemslande, at afsøge muligheden for en EU mekanisme for undtagelser og fleksibilitetsklausuler til brug under nærmere definerede krise- og pandemisituationer for at sikre en sammenhængende EU-regulering for alle transportformer. Disse undtagelser og fleksibilitetsklausuler foreslås implementeret i sektorretsakter for at sikre nødvendige fravigelser fra gældende regler, hvis det er strengt nødvendigt set ud fra konkrete vurderinger, i det omfang de ikke har negative indvirkninger på sikkerheden.

Kommissionen tilskyndes også til at etablere en bedre ramme for screeninger af investeringer fra udenfor EU samt et forbedret regelsæt for statsstøtte til at modstå fremtidige pandemier.



4 Europa-Parlamentets udtalelser

Side 5/11

Ikke relevant.

5 Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6 Gældende dansk ret

Ikke relevant.

7 Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Ikke relevant.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Ikke relevant.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Ikke relevant.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Ikke relevant.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Ikke relevant.

8 Høring

Danske Maritime

Danske Maritime har gennemgået forslag til fremtidig håndtering af pandemier i EU for godstransport, og vi støtter helt overordnet forslaget. Danske Maritime skal i den forbindelse understrege betydningen af at sikre en smidig transport af gods, herunder transport af maritimt udstyr til installation om bord på såvel skibe i EU farvande som fartøjer, der sejler på de indre vandveje. Desuden er det vigtigt, at maritime montører i lyset af corona pandemien sikres så smidig



adgang som muligt til skibene med henblik på udførelse af reparations- og vedligeholdelsesopgaver. En smidig adgang for montørerne bidrager til at opretholde den kritiske transportinfrastruktur til søs og via de indre vandveje bedst muligt.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring over forslag til EU pandemi- beredskabsplan for godstransport.

Det tyske formandskab for Rådets forslag til en fremtidig håndtering af pandemier i EU for alle former for godstransport indeholder vigtige og relevante emner til beredskabsplanen for godstransport.

ES er enig i, at der skal trækkes på alle relevante erfaringer, der er blevet gjort under Covid-19 pandemien, for på den måde at være forberedt til en mulig tilsvarende situation i fremtiden.

Forslaget vurderes at være meget dækkende for godstransportsektoren.

ES har ikke bemærkninger til forslagens indhold, og kan således støtte forslaget.

DI Transport

DI Transport har modtaget ovennævnte høring vedrørende forslag til en fremtidig håndtering af pandemier i EU, for godstransport.

Forslaget indeholder pejlemærker til en ny beredskabsplan for godstransporten til sikring af en bedre og mere sammenhængende håndtering af godstransport, under en eventuel fremtidig pandemi. Dokumentet optræder som et bilag.

Henset til høringens korte svarfrist skal bemærkningerne betragtes som overordnede og generelle.

DI Transport finder det fornuftigt, at det igangværende tyske EU-formandskab har taget initiativ til nærværende forslag. Det er positivt, at der drages nytte af de erfaringer EU landene har gjort sig under den igangværende Covid-19 krise.

Covid-19 krisen har vist, at der er behov for fælles EU-retningslinjer, der kan sikre den fri bevægelighed for gods og dermed sikre forsyningskædernes opretholdelse. Ligeledes er der behov for at sikre fri bevægelighed på tværs af grænserne for ansatte i transportsektoren, herunder både chauffører, logistikmedarbejdere og andre relevante faggrupper. Det vil være hensigtsmæssigt at etablere et system til udveksling af information og styrke samarbejdet mellem myndigheder og relevante interesseorganisationer. Såvel de europæiske paraplyorganisationer som nationale interesseorganisationer.



Ved udarbejdelsen af fælles retningslinjer for godstransport i forbindelse med håndtering af fremtidige pandemier vil det være nødvendigt at adressere den udfordring, der i foråret opstod da EU-landene indførte nationale lempelser af bl.a. køre- og hviletidsreglerne. Der er behov for en koordinering af regelhåndteringen, herunder også for så vidt angår håndhævelse af dokumentationskrav. EU-landenes indførelse af nationale karantænerregler med deraf følgende barrierer illustrerer også, at der er behov for en central EU-koordineret tilgang til fremtidig håndtering af pandemier.

DTL

DTL-Danske Vognmænd har følgende bemærkninger:

Det er ikke tilstrækkeligt, at grænserne åbnes for lastbiltrafikken som Green Lanes. Det kræver, at nabolandet medvirker, da man for at skabe en Green Lane jo skal have en bane friholdt i nabolandet. Det har været en af de konkrete udfordringer ved den dansk-tyske grænse i fx Frøslev.

Galileo Green Lane App er et godt værktøj.

Danske Rederier

Tak for tilsendte høringsmateriale.

Udkastet tager højde for de maritime erfaringer, som vi har stiftet bekendtskab med under COVID-19, herunder særligt grænseudfordringer, besætningsskift samt mulighed for forlængelse af certifikater og indstilling af inspektioner.

Danske Rederier har derfor ikke noget at tilføje og støtter op om EU-formandskabets tiltag, der vil understøtte den europæiske forsyning og gods-transport ved fremtidige pandemier.

ITD

ITD kvitterer for fremsendt høring og muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Grundet den korte høringsfrist skal vi tage forbehold for yderligere bemærkninger.

ITD har til forslaget om en fremtidig håndtering af pandemier i EU for gods-transport følgende bemærkninger:

Generelle bemærkninger:

Det er nærliggende at lære af de erfaringer, som COVID-19 har givet og stadig giver, og på den måde undgå uhensigtsmæssigheder i lignende situationer. ITD



kan derfor støtte formålet om at lære af erfaringerne og styrke samarbejdet på EU-plan.

Side 8/11

ITD skal i den forbindelse opfordre til, at man fra myndighedernes side lytter til, hvilke udfordringer erhvervet har haft. ITD har i den forbindelse hos medlemmerne særligt hørt om udfordringer relateret til:

- Manglende opgaver som følge af formindsket aktivitet på visse områder
- Ventetid og krav om dokumentation ved grænseovergange
- Karantæne
- Fornyelse af dokumenter

ITD kan også henvise til det tyske Bundesamt für Güterverkehrs omfattende materiale¹ om betydningen af COVID-19 og udfordringer for transportbranchen.

ITD er i øvrigt meget positive over det tætte samarbejde, de danske myndigheder har haft med branchen i forbindelse med COVID-19.

Særlige bemærkninger:

1st field of action:

ITD støtter op om en prioritering af den grænseoverskridende godstransport og en sikring af forsyningskæderne.

Der bør ved restriktioner ved grænserne sikres, at der er mindst muligt ventetid. Det gælder både ved nedlukninger, men i særdeleshed også ved gradvise åbninger. Man kan her bygge videre på erfaringerne med green-lane samt arbejde for, at medlemsstater ikke indfører mere vidtgående kontrol end nødvendigt. Ligeledes har Galileo Green Lane app også positivt bidraget til at give et overblik over ventetider ved grænserne.

Ligeledes er ITD positive overfor at se på, om en øget digitalisering kan bidrage til et bedre transportflow. Det gælder også myndigheders accept af digitale dokumenter.

Yderligere skal ITD opfordre til at undgå nationale særkrav ved indrejse. Det gælder eksempelvis registrering og dokumenter, som chauffører og andre ind-

1

https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Marktbeobachtung/Sonderberichte/sonderberichte_node.html



rejsende er blevet påkrævet ved indrejse, og som i et vist omfang kun har været tilgængelige på værtslandets sprog. Certifikatet for transportarbejdere² er således ikke blevet generelt accepteret i hele EU.

Der bør på dette punkt findes en løsning på EU-plan. Dette gælder også for fremlæggelse af eventuelle testresultater. Man kan her se på en fælles tilgang til dokumenter, nødvendige registreringer og information.

2nd field of action:

ITD er enig i, at virksomheder internt skal klædes på til at kunne håndtere udfordringer, men bemærker, at muligheden for at lave beredskabsplaner o.l. afhænger meget af virksomhedens organisering og ikke mindst størrelse. Da den primære viden om sundhedsmæssige forhold ligger hos sundhedsmyndigheder, bør det altid sikres, at der kan fås både generel, men også konkret vejledning her.

I forhold til hjemmearbejde må der også tages højde for, at dette kun er muligt i et vist omfang i transportbranchen.

I forhold til værnemidler og forholdsregler bemærker ITD, at der på EU-plan kunne ønskes mere samarbejde. Chauffører, der arbejder grænseoverskridende, skal følge de retningslinjer, der er i det pågældende land, som de befinder sig i. Under COVID-19 har tilgangen hertil været meget forskellig.

Det bør på EU-plan sikres, at chauffører ikke bliver pålagt karantæne ved udførelse af deres arbejde, medmindre der er konkrete holdepunkter for smitterisiko (eksempelvis symptomer). I forhold til grænseovergange bør det også sikres, at chauffører kan rejse til og fra arbejde, uanset om dette er i transit gennem andre lande i eksemplvis personbil.

3rd field of action:

ITD er positivt stemt over flere af de nævnte specifikke tiltag. Blandt andet har suspendering af kørselsforbud bidraget til større fleksibilitet under COVID-19.

I forhold til køre- og hviletidsreglerne findes muligheden for afvigelse allerede i køre- og hviletidsforordningen. Vores oplevelse er dog, at de indførte lempelser i høj grad har bidraget til større forvirring end gavn. Disse lempelser bør ikke indføres i større omfang end nødvendigt.

Der bør på EU-plan arbejdes for at sikre chaufførernes adgang til faciliteter. Det gælder, som nævnt i forslaget, både adgang til fødevarer og sanitære facili-

² <https://www.fstyr.dk/da/Lister/Nyheder/Nyheder/2020/04/Certifikat-til-internationale-transportarbejdere-til-brug-under-coronakrisen>



teter, hvilket har været et problem under COVID-19. Ligeledes bør det også sikres, at der i en lignende situation er adgang til overnatning uden for køretøjet, så køre- og hviletidsreglerne kan overholdes.

Det bør også sikres, at virksomheder og medarbejdere har adgang til den nødvendige støtte fra myndighederne, men ITD anerkender, at der her ofte vil være tale om nationale anliggender, da relevante tiltag kan være forskellige mellem medlemsstaterne. Det gælder eksempelvis muligheden for økonomisk støtte og mulighed for børnepasning.

9 Forhandlingssituationen

Forslaget til rådskonklusionerne blev først præsenteret af formandsskabet ved mødet i den intermodale arbejdsgruppe den 3. september 2020. Formandsskabet håber på at Rådet kan godkende endelige rådskonklusioner i skriftlig procedure efter drøftelsen på det uformelle rådsmøde den 28. september.

Forslaget har generelt fået en positiv modtagelse fra de fleste medlemslande, idet det fra flere medlemslande er blevet understreget, at der var et behov for at se på de erfaringer, som medlemslandene har gjort sig i foråret 2020.

Op til flere medlemslande har udtrykt betænkeligheder ved teksten for så vidt angår andre sektorområder, herunder sundhed (tests, karantæne regler) og justits (grænsekontrol, indrejserestriktioner) samt enkelte understregninger af national kompetence. I denne forbindelse har en række lande forslået at den anden indsatsområde helt slettes fra rådskonklusionerne.

Enkelte lande ønsker dertil også et større fokus på klima- og miljøhensyn i en mulig fremtidig beredskabsplan.

10 Regeringens generelle holdning

Regeringen kan generelt støtte forslaget til rådskonklusioner om en fremadrettet beredskabsplan.

Regeringen er positiv over for, at der til beredskabsformål udpeges et basalt forsyningsnetværk, som tager højde for placeringen af relevante knudepunkter.

Regeringen kan generelt støtte anbefalingerne til transporterhvervet, der har til formål på den bedst mulige måde at kunne håndtere fremtidige udbrud.

Regeringen mener, at det er vigtigt, at eventuelle rådskonklusioner med henblik på en mulig fremtidig pandemiberedskabsplan holdes indenfor TTE(transport)-rådets kompetencer, og derfor ikke indeholder opfordringer til ensartede regler for så vidt angår helbrestests og karantæne regler. Regeringen finder det dog vigtigt, at der sker en effektiv erfaringsudveksling landene imellem for at skabe klare rammer for erhvervets internationale virke. Dertil finder



regeringen det også vigtigt, at eventuelle foranstaltninger ikke påvirker sektorens drift mere end højst nødvendigt.

Side 11/11

Vedrørende muligheden for undtagelser i gældende lovgivning er regeringen generelt positive for anbefalingerne, da regeringen mener, at en sådan fleksibilitet ikke bare vil tilgodese forsyningen af varer rundt i Europa, men også kunne skabe tryghed ved at sikre beskæftigelsen i transportsektoren i tilfælde af en ny pandemi. Det er dog vigtigt for regeringen, at undtagelserne vurderes fra sag til sag og tager medlemslandenes epidemiologiske situation i betragtning. Der til finder regeringen det vigtigt, at undtagelserne finder sted på en måde, der ikke har en negativ betydning for hverken sikkerheden i transportsektoren eller de ansattes helbred.

Med hensyn til opfordringen til i højere grad at acceptere statsstøtte er det vigtigt for regeringen, at sådan statsstøtte kun finder sted i det omfang det er strengt nødvendigt og kun finder sted i den tid, der er nødvendig for at opretholde kritisk transportinfrastruktur i forbindelse med håndtering af pandemier.

11 Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.