

SAMLENOTAT



Dato 15. 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

Nyt notat.

1 Resumé

Formandskabet har præsenteret et sæt forslag til rådskonklusioner der indeholder en række pejlemærker om en mulig europæisk pandemiberedskabsplan for godstransportsektoren. Rådskonklusionerne forventes drøftet på det uformelle TTE(transport)-rådsmøde den 28. september 2020.

Rådskonklusionerne indeholder bl.a. en opfordring til Kommissionen til at fremsætte forslag til en europæisk beredskabsplan for godstransportsektoren i henhold til de foreslåede pejlemærker. Rådskonklusionerne tager afsæt i de erfaringer, der er gjort under håndteringen af Covid-19 i efteråret 2020 og kan deles op i tre indsatsområder: 1) opretholdelsen af godstransportens drift; 2) styrke selvstændig transportinfrastruktur; og 3) 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

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.

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

Formandskabet har sendt et udkast til rådskonklusioner vedrørende pejlemærker om en fremtidig europæisk pandemiberedskabsplan, som skal være genstand for en politisk drøftelse ved det uformelle TTE(transport)-rådsmøde den 28. september 2020.

I de forslåede rådskonklusioner lægges der op til, at Rådet skal udtrykke vigtigheden af transportsektoren under håndteringen af pandemier, og at både medlemsstater og Kommissionen skal lære af tidligere erfaringer, samt sikre en mere koordineret tilgang til håndteringen af fremtidige pandemier på gods-transportområdet.

I udkastet til rådskonklusioner vil Rådet også tilskynde Kommissionen at udfærdige en pandemiberedskabsplan, der dækker over følgende tre indsatsområder: (1) Opretholde den grænseoverskridende godstransports drift; 2) Styrke en selvstændig transportsektor; og 3) Retningslinjer for lovgivningsmæssige undtagelser.

Ad 1 - Opretholde godstransportens drift

En fremtidig pandemiberedskabsplan bør sikre prioritering af grænseoverskridende godstransport og forsyningskæder, ligesom der bør defineres en række kritiske eller systemiske transportinfrastrukturer, transporttjenester og netværk langs TEN-T-hovednettet. Ensartede rejsebetingelser bør også overvejes, deriblandt bør man undgå at forbyde bestemte transportformer. Medlemslandene bør endvidere overveje følgende: a) om der skal oprettes infrastruktur til alternative grænseovergange for alle transportformer; b) om man skal udvide det eksisterende netværk af nationale kontaktpunkter til et netværk af nationale repræsentanter for sikringen af den frie bevægelighed af varer og personer og dermed lade netværket fungere som kontakt for erhvervet; c) om man muligvis skal indgå nye internationale aftaler om varetransportens fremkommelighed; d) om man skal etablere en EU-krisehåndteringscenter for godstransport; e) øget digitalisering, herunder implementeringen af forordningen om elektronisk godstransportinformation¹, al kommunikation med det offentlige samt e-learningløsninger for kompetencebeviser mv. ; f) om man skal fortsætte med at bruge og udvikle Galileo Green Lane App'en samt; g) om man skal fremme

¹ Forordning nr. (EU) 2020/1056



udviklingen af TEN-T nettet for at reducere afhængigheden af enkelte transportformer.

Ad 2 - Styrke en selvstændig transportsektor

Under indsatsområdet om et styrket selvstændig transportinfrastruktur lægges der op til en række anbefalinger til erhvervet samt myndigheder, der skal muliggøre den fortsatte drift af godstransporten under pandemier. Blandt anbefalingerne kan nævnes en anbefaling til erhvervet om at oprette de nødvendige beredskabsplaner og IT-teknisk infrastruktur til håndteringen og fortsættelse af driften under nye udbrud.

Dertil er en række ikke-bindende anbefalinger om bl.a. karantæne- og testregimer i EU, der har til formål at sikre godstransportens såvel som transportarbejdernes bevægelighed, samt om ensartede retningslinjer for sundhedstests, herunder gensidig anerkendelse af testresultater.

Slutlig lægges der i indsatsområdet op til oprettelsen af en platform for erfaringsudveksling; samt d) definitioner af forsyningsknaphed samt bindende foranstaltninger dertil.

Ad 3 – Retningslinjer for lovgivningsmæssige undtagelser

På det tredje indsatsområde lægges der op til anbefalinger om tilpasning af lovgivningen mhp. bedre at håndtere fremtidige udbrud ved at etablere en række undtagelser på de enkelte transportformer. Disse undtagelser skal dog implementeres på en måde, der ikke truer den generelle sikkerhed eller medarbejderes helbred.

For luftfart foreslås der øget fleksibilitet ift. forbud mod natflyvninger ved lufthavne, der håndterer kritisk fragt; samt øget fleksibilitet ift. brugen af slots til fragtflyvninger, der ikke benyttes af passagerfly såvel som begrænset forlængelse af gyldigheden af en række certifikater og tilladelser.

For så vidt angår jernbanetransport lægger anbefalingerne op til øget fleksibilitet ift. arbejdstider og mulig forlængelse af gældende tilladelser, beviser og certifikater samt forlængelse af frister for kontroller.

På det maritime område lægges der op til anbefalinger om midlertidig suspendering af inspektionsvirksomhed såsom havnestatskontrol; begrænset forlængelse af certifikater og beviser for søfarende samt bedre mulighed for besætningsudskiftning med personer fra tredjelande.



På vejtransportområdet vil man lægge op til midlertidige undtagelser fra køre- og hviletidsbestemmelserne; midlertidig frafald af krav om fornyelser af kompetencebeviser og kørekort; samt ophævelse af forbud mod godskørsel på søndage og helligdage (i lande hvor et sådan forbud er gældende).

De ovennævnte undtagelser og øgede fleksibilitet må ikke ske på en måde, der går på kompromis med helbred og sikkerhed, og skal kun ske i det omfang pandemi-håndteringen påkræver det. Anbefalingerne lægger ligeledes op til, at man fra myndighedernes side sikrer, a) at de fornødne servicefaciliteter, såsom rasteplasser er tilgængelige; b) at personale der er kritiske ift. sektorens drift har prioriteret adgang til børnepasning og værnemidler; c) at medlemslandene støtter erhvervets tilbagevenden til normale tilstande, når pandemien er overstået; d) at man sikrer den frie konkurrence samt screener eventuelle fremmede investeringer; samt e) at en ramme for fremtidig statsstøtte udarbejdes af Kommissionen.

4 Europa-Parlamentets udtalelser

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.

Side 6/11

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 et 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 karantæne regler 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 godstransport ved fremtidige pandemier.

ITD

ITD kvitterer for fremsendte 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 godstransport 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.

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 materiale² 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:

² https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Marktbeobachtung/Sonderberichte/sonderberichte_node.html



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 indrejsende er blevet påkrævet ved indrejse, og som i et vist omfang kun har været tilgængelige på værtslandets sprog. Certifikatet for transportarbejdere³ 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.

³ <https://www.fstyr.dk/da/Lister/Nyheder/Nyheder/2020/04/Certifikat-til-internationale-transportarbejdere-til-brug-under-coronakrisen>



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 eksempelvis 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 faciliteter, 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 pejlemærker der skal danne rammen for 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 med enkelte understregninger af national kompetence.

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 karantænerregler. 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.

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. Dertil 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.

11 Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.