

## SAMLENOTAT



Dato 5. maj 2020  
J. nr. 2020-4444

## Indhold

1. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om specifikke og midlertidige foranstaltninger med henblik på COVID-19 udbrud og om gyldigheden af visse certifikater, licenser og tilladelser og udsættelse af visse periodiske kontroller og træning i visse transportområder lovgivning..... 2
2. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådes forordning om ændring af forordning (EU) 2017/352 for at give havnemyndigheder eller kompetente myndigheder fleksibilitet i forhold til at opkrævning af havneinfrastrukturafgifter i forbindelse med COVID-19 udbruddet .....17
3. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådes forordning om revision af forordning 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet og direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne i forbindelse med COVID-19 pandemien ..... 22
4. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv (EU) 2016/797 og direktiv (EU) 2016/798 for at udskyde implementeringsperioden – 4. jernbanepakke ..... 29



# **1. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om specifikke og midlertidige foranstaltninger med henblik på COVID-19 udbrud og om gyldigheden af visse certifikater, licenser og tilladelser og udsættelse af visse periodiske kontroller og træning i visse transportområder lovgivning**

KOM nr. (2020) 176

Nyt Notat

## **1 Resumé**

*Europa-Kommissionen foreslår at give medlemslandene mulighed for at forlænge frister og gyldighedsperioder for visse certifikater, licenser, tilladelser m.v., under hensyntagen til at det for mange operatører og andre personer i transporterhvervet ikke er muligt at gennemføre de nødvendige formaliteter og procedurer for at forny, forlænge eller opretholde certifikater, licenser og tilladelser.*

## **2 Baggrund**

Transportsektoren er generelt blevet hårdt ramt af COVID-19 udbruddet men spiller samtidig en vigtig rolle både nationalt og på tværs af EU bl.a. i forhold til at sikre forsyningssikkerhed af varer, herunder fødevarer og medicin.

På den baggrund fremsatte Europa-Kommissionen den 29. april 2020 en pakke bestående af fire forslag, som skal lette forholdene på transportområdet ifbm. COVID-19 krisen.

Dette forslag er et af de fire forslag, og det skal midlertidigt forlænge gyldighedsperioden for visse certifikater, licenser og godkendelser. Forslaget ændrer i en række retsakter på både vej-, bane- og det maritime område.

## **3 Formål og indhold**

På grund af COVID-19 udbruddet er det for mange operatører og andre personer i transporterhvervet ikke muligt at gennemføre de nødvendige formaliteter og procedurer, som skal til for at forny, forlænge eller opretholde certifikater, licenser og tilladelser. Det kan også være svært for myndighederne at overholde kravene.

Formålet med forordningen er at fastsætte specifikke midlertidige foranstaltninger, som skal sikre en forlængelse af gyldighedsperioden for visse certifikater, licenser og godkendelser. Det gælder for certifikater, licenser og tilladelser, som udløber mellem 1. marts og 31. august 2020.



Der er også en mulighed for yderligere forlængelse, hvis det er nødvendigt. I det tilfælde skal medlemslandene fremsætte en anmodning til Europa-Kommissionen senest den 15. juli 2020.

## Vej

### *Kvalifikationskrav*

For så vidt angår grundlæggende kvalifikationsuddannelser og efteruddannelser for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, foreslås det, at kvalifikationskrav, som udløber mellem 1. marts og 31. august 2020, bliver forlænget med 6 måneder. Gyldigheden af verifikationen af opnåede kvalifikationer forlænges tilsvarende 6 måneder. Det gælder også for gyldigheden af chaufføruddannelsesbeviser.

Medlemslandene kan desuden inden den 15. juli 2020 søge Europa-Kommissionen om yderligere forlængelse, hvis aktiviteterne fortsat ikke kan afvikles hensigtsmæssigt efter 6 måneders-perioden.

### *Kørekort*

For så vidt angår kørekort, forlænges gyldigheden af kørekort, som udløber mellem 1. marts og 31. august 2020, med 6 måneder.

Medlemslandene kan desuden inden den 15. juli 2020 søge Europa-Kommissionen om yderligere forlængelse, hvis aktiviteterne fortsat ikke kan afvikles hensigtsmæssigt efter 6 måneders-perioden.

### *Kontrol af takografer*

For så vidt angår takografer, gives der i perioden 1. marts til 31. august 2020 mulighed for at udskyde de regelmæssige kontroller af disse med maksimalt 6 måneder. Forslaget giver hjemmel til, at der i stedet for 2 år må gå op til 2 1/2 år, inden takografer underkastes regelmæssig kontrol på et autoriseret værksted.

Medlemslandene kan desuden inden den 15. juli 2020 søge Europa-Kommissionen om yderligere forlængelse, hvis aktiviteterne fortsat ikke kan afvikles hensigtsmæssigt efter 6 måneders-perioden.

### *Fornyelse og udskiftning af førerkort til takograf*

For så vidt angår fornyelse og udskiftning af førerkort til takograf, udvides myndighedernes tidsfrist for at levere et nyt førerkort til takograf, hvor en chauffør ansøger om fornyelse af et førerkort mellem 1. marts 2020 og 31. au-



gust 2020. Tidsfristen udvides fra 15 arbejdsdage til 2 måneder efter anmodningen. Tilsvarende udvides tidsfristen for at levere et erstatningskort, hvor en chauffør ansøger om et erstatningskort mellem 1. marts 2020 og 31. august 2020, fordi hans førerkort er stjålet, bortkommet eller beskadiget, fra 8 arbejdsdage til 2 måneder efter anmodningen.

Medlemslandene kan desuden inden den 15. juli 2020 søge Europa-Kommissionen om yderligere forlængelse, hvis aktiviteterne fortsat ikke kan afvikles hensigtsmæssigt efter 6 måneders-perioden.

Forslaget betyder endvidere, at chaufføren indtil det nye kort modtages fra de kortudstedende myndigheder, kan "køre på strimmel". Dvs. udføre kørsel uden førerkort isat takografen. I stedet udskrives en udskrift fra takografen, hvor relevante oplysninger angives, herunder chaufførens navn, afholdte pauser og hvil m.v.

#### *Periodisk syn*

For så vidt angår periodisk syn foreslås det, at køretøjer, der skulle synes i perioden 1. marts til 31. august 2020 får forlænget tidsfristen for syn med 6 måneder. Gyldigheden af synsrapporterne forlænges tilsvarende.

Medlemslandene kan desuden inden den 15. juli 2020 søge Europa-Kommissionen om yderligere forlængelse, hvis aktiviteterne fortsat ikke kan afvikles hensigtsmæssigt efter 6 måneders-perioden.

#### *Kontrol af betingelser for opretholdelse af tilladelser*

For så vidt angår fællesskabstilladelser til vejtransporterhvervet (gods- og buskørsel) gives der mulighed for, at den kompetente myndighed i forbindelse med kontroller udført i perioden 1. marts til 31. august 2020 kan give virksomheden op til 12 måneder til at godtgøre, at kravet til det økonomiske grundlag på ny vil være varigt opfyldt, hvor det normalt er op til 6 måneder.

#### *Fællesskabstilladelser og førerattester*

For så vidt angår tilladelser til godskørsel for fremmed regning, tilladelser til erhvervmæssig personbefordring og førerattester, der udløber i perioden mellem 1. marts 2020 og 31. august 2020, anses disse for gyldige i yderligere seks måneder.

Endvidere gives myndighederne en længere frist for behandling af ansøgninger om tilladelse til international rutekørsel. Forslaget medfører, at ved ansøgninger om tilladelse til international rutekørsel indsendt mellem den 12. december 2019 og 31. august 2020 har den tilladelsesudstedende myndighed seks måne-



der til at færdigbehandle ansøgningen, i modsætning til de nuværende fire måneder. Herudover har myndigheder i berørte medlemslande tre måneder til besvarelse af en høring, modsat de nuværende to.

Medlemslandene kan desuden inden den 15. juli 2020 søge Europa-Kommissionen om yderligere forlængelse, hvis aktiviteterne fortsat ikke kan afvikles hensigtsmæssigt efter 6 måneders-perioden.

### Bane

#### *Sikkerhedscertifikat*

For så vidt angår sikkerhedscertifikater og -godkendelser, som udløber i perioden 1. marts til 31. august 2020, foreslås det, at disse forlænges med 6 måneder.

Medlemslandene kan desuden inden den 15. juli 2020 søge Europa-Kommissionen om yderligere forlængelse, hvis aktiviteterne fortsat ikke kan afvikles hensigtsmæssigt efter 6 måneders-perioden.

#### *Lokomotivførerlicens*

For så vidt angår lokomotivførerlicenser, som udløber i perioden 1. marts 2020 – 31. august 2020, foreslås, det at disse forlænges i 6 måneder. Helbredsgodkendelser og prøve af kompetencer udskydes i 6 måneder.

Medlemslandene kan desuden inden den 15. juli 2020 søge Europa-Kommissionen om yderligere forlængelse, hvis aktiviteterne fortsat ikke kan afvikles hensigtsmæssigt efter 6 måneders-perioden.

#### *Tilladelse til at drive jernbanevirksomhed*

Det foreslås, at licenser, som udløber i perioden 1. marts 2020 til 31. august 2020, forlænges med 6 måneder.

Sagsbehandlingstiden for behandling af ansøgning om fornyelse og førstegangsudstedelse af licenser, ansøgt i perioden 1. marts 2020 til 31. august 2020, forlænges fra 3 måneder til 9 måneder.

Det foreslås, at de virksomheder, som pga. COVID-19 ikke kan leve op til de økonomiske krav, og hvor dette ikke får konsekvenser for jernbanesikkerheden, ikke på den baggrund får tilbagekaldt eller suspenderet deres licens. Virksomheden får i stedet 6 måneder til at rette op på deres økonomiske forhold.



Medlemslandene kan desuden inden den 15. juli 2020 søge Europa-Kommissionen om yderligere forlængelse, hvis aktiviteterne fortsat ikke kan afvikles hensigtsmæssigt efter 6 måneders-perioden.

### Havne

Forslaget indebærer en forlængelse af certifikater, sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner, der udløber mellem 1. marts og 31. august 2020, samt fristudsættelse for afholdelse af jævnlige øvelser. Forslaget vil give mulighed for at forlænge gyldigheden af certifikater, sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner med seks måneder, dog ikke længere end til 30. november 2020.

## **4 Europa-Parlamentets udtalelser**

Foreligger ikke.

## **5 Nærhedsprincippet**

Forslaget vurderes at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da områderne i dag er reguleret på EU-niveau.

## **6 Gældende dansk ret**

### Kvalifikationskrav

Området er i dag reguleret i bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport, som implementerer direktiv 2003/59/EF. Forslaget vedrører det gældende direktivs artikel 8, stk. 2 og 3, artikel 10, stk. 1 samt bilag 2. Forslaget vedrører endvidere kvalifikationsbekendtgørelsens § 23, § 24, § 27 samt bilag 2.

### Kørekort

Området er i dag reguleret i bekendtgørelse om kørekort, som implementerer direktiv 2006/126/EF. Forslaget vedrører det gældende direktivs artikel 7 og bilag 1 punkt 3, litra d. Forslaget vedrører endvidere kørekortbekendtgørelsens §§80, 81, 82, 83 samt bilag 1, afsnit II, nr. 1, punkt 4b.

### Kontrol af takografer og fornyelse og udskiftning af førerkort

Området er i dag reguleret ved forordning nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport. Forslaget ændrer den gældende forordnings artikel 23, stk. 1, artikel 28, artikel 29, stk. 4, og stk. 5 samt artikel 35, stk. 2.



### Periodisk syn

Side 7/33

Området er i dag reguleret i lovbekendtgørelse nr. 959 af 24. september 2012 om godkendelse og syn af køretøjer, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/45/EU om periodisk teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer i dansk ret.

Forslaget ændrer i det gældende direktivs artikel 5, stk. 1, artikel 8 og artikel 10, stk. 1, samt Bilag II, pkt. nr. 8.

### Kontrol af betingelser for opretholdelse af tilladelser

Området er i dag reguleret ved forordning nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF. Forslaget ændrer i den gældende forordnings artikel 13, stk. 1 c.

### Fællesskabstilladelser og førerattester

Områderne er i dag reguleret ved forordning nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel og forordning nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006.

Forslaget ændrer i den gældende forordning 1072' artikel 4, stk. 2 og 5, stk. 7 og i forordning 1073' artikel 4, stk. 4 og 8, stk. 2 og 3.

Regulering vedr. fællesskabstilladelsers gyldighed er indskrevet i dansk ret i henholdsvis lovbekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012 om godskørsels § 1, stk. 1, der dog henviser til bestemmelserne i forordning 1073/2009, og lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012 om buskørsels § 1, stk. 1, der dog henviser direkte til forordning 1073/2009's bestemmelser.

### Bane

Området er i dag reguleret af jernbaneloven (lov nr. 686 af 27. maj 2015) og en række bekendtgørelser, der er udstedt med hjemmel i jernbaneloven. Lov og bekendtgørelser gennemfører dele af direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU, direktiv 2007/59/EF om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenet i Fællesskabet og direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde.



## Havne

Side 8/33

Maritim sikring af havnefaciliteter er i dag reguleret ved forordning nr. 725/2004 af 31. marts 2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter. Bekendtgørelse 1462/2016 om sikring af havnefaciliteter indeholder supplerende bestemmelser, som det er overladt medlemslandene at gennemføre.

Maritim sikring af havne er reguleret i bekendtgørelse nr. 1461 af 30. november 2016 om sikring af havne, som implementerer direktiv 2005/65/EC.

## **7 Konsekvenser**

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget kan have lovgivningsmæssige konsekvenser for visse af de angivne retsakter i afsnit 6 om "Gældende dansk ret".

### Økonomiske konsekvenser

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

### Kvalifikationskrav

Forslaget vurderes at have positive samfundsøkonomiske konsekvenser, da det sikrer forsyningen af varer som led i håndteringen af COVID-19. Samtidig sikres det, at erhvervschauffører kan forblive i deres erhverv, da deres beviser således ikke udløber i en periode, hvor de ellers kunne have svært ved at få det fornyet grundet ventetid på adgang til kurser mm.

### Kørekort

Forslaget vurderes at have positive samfundsøkonomiske konsekvenser, da det sikrer forsyningen af varer som led i håndteringen af COVID-19. Samtidig sikres det, at både erhvervschauffører, samt andre borgere, der er afhængige af kørekortet i deres erhverv, kan forblive i dette, da det undgås, at de kommer i en situation, hvor der grundet den aktuelle situation opstår problemer med at få fornyet kørekortet.

### Periodisk syn

Der kan potentielt være samfundsøkonomiske konsekvenser i forhold til forslaget om at forlænge synsfrister, da det vil medføre, at myndighederne skal genindkalde alle køretøjer, der er indkaldt til syn i perioden 1. marts til 31. august 2020, som endnu ikke er synet. Det må forventes at dreje sig om ca. 400.000 køretøjer. Der kan desuden være biler, som ikke kan synes, da de ikke lever op





til reglerne, som vil få mulighed for at køre 6 måneder mere på vejene med den risiko for færdselsulykker, det medfører.

Side 9/33

### Kontrol af betingelser for opretholdelse af tilladelser

Der kan potentielt være mindre negative samfundsøkonomiske konsekvenser, idet en virksomhed, der har mistet sit økonomiske grundlag under Covid-19-krisen, ved en forlængelse af perioden fra 6 til 12 måneder potentielt kan opbygge yderligere gæld. Hensigten med forslaget om at udvide periode til 12 måneder er omvendt at give virksomhederne tilstrækkelig tid og mulighed for at komme på økonomiske ret køl igen oven på COVID-19 krisen og på den måde forhindre, at virksomheder – der vil 'overleve' med en forlængelse – ikke ender i en situation, hvor de får frataget deres tilladelse til at drive virksomhed.

### Bane

Denne del af forslaget vurderes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

### Havne

Denne del af forslaget vurderes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget vurderes generelt at have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for de virksomheder, der er udfordret af fristerne.

### Kvalifikationskrav

Forslaget vurderes at have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for transportvirksomheder i den nuværende situation, idet transportvirksomheder kan fortsætte deres virksomhedsdrift med chauffører, som ellers ikke kunne forny deres beviser for opnåede kvalifikationer.

Omvendt vil det have negative erhvervsøkonomiske konsekvenser for uddannelsescentrene, da kravet om efteruddannelse udskydes op til 1/2 år og dermed må forventes at medføre en nedgang i indtægtsgrundlaget for denne uddannelse.

### Kørekort

Forslaget vurderes at have positive erhvervsmæssige konsekvenser for erhverv, som er afhængige af at have ansatte med gyldige kørekort. Det drejer sig både om virksomheder inden for transportsektoren, men også ansatte inden for salg,



kontrolmyndigheder, plejesektoren mm., som er afhængige af et kørekort i udøvelsen af deres erhverv.

### Kontrol af takografer og fornyelse og udskiftning af førerkort

Forslaget vurderes at have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for vejtransportbranchen.

Omvendt vil det have negative erhvervsøkonomiske konsekvenser for landes autoriserede værksteder, da den regelmæssige kontrol af takografer, og dermed deres indtægtsgrundlag vedrørende samme, kan udskydes op til 6 måneder.

### Periodisk syn

Det må forventes, at forslaget vil have negative erhvervsøkonomiske konsekvenser for synsvirksomhederne, da disse må forventes at opleve et meget kraftigt fald i antallet af køretøjer, der skal synes i perioden indtil 1. september 2020. Efter 1. september 2020, vil der desuden være en risiko for flaskehalse, da synsvirksomhederne vil skulle syne køretøjer for perioden 1. marts til 31. august 2020 samtidig med, at de skal syne de køretøjer, der indkaldes efter normal kadence.

### Kontrol af betingelser for opretholdelse af tilladelser

Forslaget vurderes at have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for tilladelseindehavere, der under et tilsyn konstateres ikke at leve op til kravet om det økonomiske grundlag, da de får en længere frist til på ny at leve op til kravet og dermed en længere periode, hvor deres virksomhed kan køre videre med mulighed for at genoprette det økonomiske grundlag.

### Fællesskabstilladelser og førerattester

Forslaget vedrørende forlængelse af fællesskabstilladelser og førerattester vurderes ikke at have erhvervsøkonomiske konsekvenser, da ingen transportvirksomheder i Danmark har fællesskabstilladelser, der udløber før 2022. Endvidere er der i Danmark udstedt ganske få førerattester, og disse har tidligst udløb i 2023-2024.

For så vidt angår myndigheders mulighed for længere sagsbehandlingstid, kan det have mindre negative erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet den længere sagsbehandlingstid på ansøgninger om international rutekørsel, kan have betydning for, hvornår en ansøgende virksomhed kan udføre international rutekørsel. Idet rutekørslen er betinget af åbne grænser, og mange grænser på nuværende tidspunkt er lukkede for turistikørsel, er det minimalt, hvor store konsekvenser det vil have for den enkelte busoperatør, at ansøgningen om tilladelse færdigbehandles på seks måneder i stedet for fire.



## Bane

Side 11/33

Denne del af forslaget vurderes ikke at have erhvervsøkonomiske konsekvenser.

## Havne

Denne del af forslaget vurderes ikke at have erhvervsøkonomiske konsekvenser, da fristudsættelserne generelt vurderes at have begrænset betydning i en dansk kontekst.

## Konsekvenser for klima og miljø

Forslaget vurderes ikke at have konsekvenser for klima og miljø, idet der udelukkende er tale om udskydelse af frister.

## **8 Høring**

Europa-Kommissionens forslag blev sendt i lynhøring i EU-specialudvalg for Transport den 30. april 2020 med frist for høringssvar den 1. maj 2020. Der er modtaget høringssvar fra 3F, De Danske Bilimportører, DI, DTL og ITD.

### 3F:

3F Transport takker for muligheden for at bidrage med høringssvar til Transport- og Boligministeriet vedrørende EU Kommissionens forslag til hjælpeforanstaltninger til transportsektoren. Høringssvaret er opdelt i 4 delsvare, der adresserer de 4 klynger af foranstaltninger. [Transport- og Boligministeriet har indsat de forskellige delsvare under de relevante forordningsforslag.]. 3F Transport kan overordnet bakke op om langt de fleste tiltag. Men i forhold til fortsatte dispensationer i køre- og hviletidsreglerne for lastbilchauffører er 3F Transport yderst betænkelig. Både i forhold til virkningerne for den enkelte chauffører og ikke mindst i forhold til, om der overhovedet er et behov i ugerne og månederne fremover.

Midlertidige dispensation for fornyelse af visse certifikater, licenser og autorisationer: 3F Transport forstår og anerkender behovet for en længere periode med midlertidige forlængelser af dokumenter og certifikater og afvigelser fra krav om efteruddannelse. Periodens midlertidige karakter fremstår netop midlertidig, da det omhandler perioden fra 20. marts til 20 august 2020. Men 3F Transport tilråder kraftigt, at allerede nu understreges, at der ikke lægges op til at der vil blive givet yderligere dispensationer. Således at såvel branchen som myndighederne indretter sig rettidigt på, at der er tale om absolut midlertidige løsninger og tiltag.



Mulighed for at dispensere fra dele af reglerne om køre- og hviletid: 3F Transport kan hverken forstå eller anerkende, at der fortsat er store behov for at dispensere fra reglerne om køre- og hviletid. Ud fra såvel sundhedsmæssige og arbejdsmiljømæssige betragtninger for de ansatte i vejtransportsektoren bør dispensationer fra reglerne være meget midlertidige, og 3F Transport, såvel som Europas øvrige transportforbund, anser de forgangne foreløbige 6 til 7 uger for at være i overkanten af ”meget midlertidig karakter”. Samtidig er 3F Transport ikke enige med en række EU-medlemslande i, at der fortsat er et sådant behov for dispensation i forhold til at sikre forsyninger. Dels er både sundheds og forsyningsmæssige aspekter af krisen kommet under kontrol i langt de fleste lande og regioner i Europa. Dels er der ikke længere mange meldinger om store forsinkelser ved grænseovergange eller meldinger om særdeles store behov for at sikre forsyninger til kriseområder. Endelig er der desværre tegn på, at en række transportvirksomheder misbruger de givne dispensationer til at lade prisbillige underleverandører eller datterselskaber fra andre EU-lande udføre nationale transporter, hvorved der skabes unfair konkurrence og misbrug af EU’s cabotageregler og reglerne om kombinerede transporter.

3F Transport kan naturligvis ikke forhindre forskellige EU-lande i at dispensere fra regelsættet ved akutte behov eller nye udbrud af corona-virus. Men 3F Transport anser ikke det fremsatte forslag som det rette værktøj. 3F Transport vil samtidig fremhæve, at ikke mindst Frankrig, er meget opmærksom på markedsforstyrrelser i vejtransporten med baggrund i de hidtil afgivne dispensationer. Senest har den franske transportminister talt for, at lande bør kunne suspendere cabotagereglerne midlertidig netop for at undgå misbrug. Også dette forhold hører med i debatten og bør præge Danmarks høringsvar. Her omtale af den franske advarsel: [https://www.lan-tenne.com/L-OTRE-reclame-la-suspension-du-cabotage-routier-pour-six-mois\\_a51995.html](https://www.lan-tenne.com/L-OTRE-reclame-la-suspension-du-cabotage-routier-pour-six-mois_a51995.html).

#### De Danske Bilimportører:

De Danske Bilimportører kan generelt bakke op om Kommissionens forslag til at afbøde effekterne af COVID-19 krisen.

I denne forbindelse er det primært forslaget vedrørende de midlertidige tiltag vedrørende validiteten af licenser, certifikater, autorisationer og udskydelsen af periodiske kontroller mv., der har vores interesse. Dette gælder således især:

- Midlertidige lempelser vedr. kontrol / inspektioner af takograf samt udløbne førerkort m.v. jf. artiklerne 23, 28, 29 og 35 (2) i forordning (EU) 165/2014 (Takograf-forordningen).
- Mulighed for udsættelse af periodiske syn, der skulle være udført i perioden 1. marts til 31. august 2020, i op til 6 fra den oprindelige (seneste) dato for synet jf. direktiv 2014/45/EU (Periodesynsdirektivet).



Vi kan bakke op om Kommissionens forslag på begge disse områder.

Side 13/33

Vi har ingen kommentarer til de øvrige dele.

#### DI:

Til brug for ministeriets udarbejdelse af samlenotat, har DI Transport følgende bemærkninger, der dog henset til den korte svarfrist udelukkende kan blive af foreløbig og overordnet karakter.

DI Transport finder forslaget fornuftigt og balanceret. Det er hensigtsmæssigt at sikre en fælles EU-tilgang og Kommissionens forslag indeholde helt naturlige foranstaltninger i lyset af Covid-19 krisen. Desuden harmonerer forslaget fornuftigt med de mange tiltag, der er indført for at hjælpe transportsektoren i løbet af de seneste måneder.

#### DTL:

DTL kan overordnet støtte forslaget om de midlertidige foranstaltninger i transportbranchen vedr. forlængelse af gyldigheden for certifikater, beviser m.m. under COVID-19 krisen. Forslaget støtter, for så vidt angår godstransportområdet, generelt op om allerede iværksatte initiativer både nationalt og i EU.

Der er behov for at skabe klare rammer for, hvilke muligheder og tidshorisonter transporterhvervet kan planlægge med, når virksomhederne skal tilpasse sig de meget omskiftelige forhold og kundernes behov, som vi under krisen har set skifte fra dag til dag.

Der er et særligt behov for klarhed for de vognmænd, som udfører transportopgaver på tværs af EU's grænser, hvor en harmonisering af de forskellige dispensationsordninger er påkrævet, således at de ikke risikerer at få bøder under kontroller i andre EU lande.

Som et særligt eksempel kan nævnes dispensationsordningen for chaufførernes kvalifikationsuddannelse (CPC / kode 95) jf. direktiv 2003/59/EC. Myndighederne i Danmark har forlænget gyldigheden for efteruddannelsesbeviser, som udløb i perioden fra d. 11. marts til d. 30. april 2020, til d. 31. august 2020, dog kun for kørsel inden for Danmarks grænser. I Danmark er uddannelsesstederne begyndt at åbne langsomt op igen for EU-efteruddannelsen, men indtil mandag d. 27. april 2020 var det ikke muligt at melde sig på et kursus. Det giver en udfordring for de vognmænd, som har chauffører, hvis beviser udløber efter d. 30 april 2020. Det skyldes særligt den meget korte planlægningshorisont sammenholdt med, at en del af vognmændene har fået rigtig travlt, hvorfor de har svært ved at afse chauffører til kursusaktivitet lige nu. Af hensyn til



disse vognmænd er der behov for at forlænge udløbsdatoen for efteruddannelsesbeviset i en længere periode f.eks. til udløb af juni måned, hvilket vil give dem en bedre tidshorisont og reel mulighed for at kunne planlægge for chaufførernes fravær og samtidig løse kundernes behov. Dette vil det foreliggende forslag give mulighed for.

Et andet område er forlængelse af 2 års perioden, hvor en takograf skal være eftersat jf. Forordning nr. 165/2014. Eftersom alle værksteder i Danmark har været åbne under COVID-19 krisen, har danske transportvirksomheder ikke været udfordret på vedligeholdelsessiden, men det vil helt sikkert være anderledes for en vognmand fra f.eks. Italien eller Spanien, som kører i andre EU lande. Forslaget giver mulighed for, at myndigheder i disse lande kan forlænge en gyldighedsperiode, og samtidig kan vognmanden fortsat bruge køretøjet til både nationale og internationale transportopgaver.

DTL kan derfor støtte forslaget og opfordrer til at sagen hastebehandles, så man undgår et kludetæppe af forskellige regler og undtagelser under covid-19 krisen.

#### ITD:

ITD hilser forslagets formål velkomment om at sikre forsyningskæden samt sikre gennemsigtighed i reglerne på tværs af medlemsstaterne i disse ekstraordinære omstændigheder.

På nuværende tidspunkt er der forskel på, hvordan udfordringerne med fornyelse af dokumenter håndteres i de forskellige medlemslande. Det har givet anledning til usikkerhed, særligt for virksomheder, der udfører international transport. På baggrund af dette har ITD derfor tidligere opfordret til, at man på EU-plan finder fælles løsninger, der sikrer forsyningsikkerheden, men som samtidig ikke indebærer en risiko for skade af færdssikkerheden eller den fair konkurrence.

På denne baggrund kan ITD derfor bakke op om forslaget. ITD finder det proportionelt set i forhold til, at der ikke lempes på selve krav om at være i besiddelse af certifikater, licenser eller autorisationer, men alene at der er tale om en begrænset forlængelse af gyldigheden. Det samme gør sig gældende ved kravet om det økonomiske grundlag, hvor det i visse omstændigheder kan være hensigtsmæssigt at tillade en længere periode i den i artikel 13 nævnte.

ITD støtter ligeledes op om ikrafttrædelsen, således at reglerne er gældende hurtigst muligt.



Grundet den korte høringsfrist tager ITD forbehold for ikke at have foretaget en grundig analyse af forslaget. ITD anerkender dog behovet for den korte høringsfrist set i forhold til at uklarheder for transportvirksomheder på dette område bør afklares hurtigst muligt.

ITD står naturligvis til disposition ved ønske om yderligere dialog i henhold til høringsvaret.

## **9 Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Det forventes at de øvrige lande overordnet er positive over for forslaget, da flere lande har efterspurgt de foreslåede tiltag.

## **10 Regeringens generelle holdning**

Regeringen finder det positivt, at Europa-Kommissionen med kort varsel har fremsat et forordningsforslag, som justerer tidsfristerne for en række tilladelser og certifikater inden for transportområdet.

Selv om der ikke umiddelbart er udfordringer i Danmark, finder regeringen det som udgangspunkt vigtigt, at der findes fælles europæiske løsninger på de udfordringer COVID-19 har stillet transportbranchen overfor, da der er tale om en grænseoverskridende branche, som dermed ikke et udelukkende kan behandles nationalt.

Forslaget vil bringe klarhed over gyldigheden af diverse EU-påkrævede beviser og certifikater ifbm. med kontrol i Danmark, fx ifbm. politiets tungvognskontrol.

Regeringen ser dog gerne, at forlængelsen på 6 måneder for køretøjer, der skal synes i perioden 1. marts til 31. august 2020, bliver valgfri, så at det bliver op til hver enkel medlemsland at vurdere, om der er behov for en sådan forlængelse. I Danmark har aktivitetsniveauet for synsvirksomhederne stort set været uændret under COVID-19 krisen sammenlignet med samme periode sidste år, og det vurderes derfor ikke hensigtsmæssigt at skulle lukke ned for syn af køretøjer på nuværende tidspunkt.

I forhold til forlængelse af tidsfristen for udstedelse af førerkort til takografen ser regeringen endvidere gerne, at der skal være en forpligtelse for chaufføren til at medbringe dokumentation for, at en ansøgning om fornyelse eller erstatning af førerkortet er indgivet efter reglerne i takografforordningens artikel 28, stk. 1. Dette skal gøre det muligt at kontrollere, om det skyldes forsinkelse hos de kortudstedende myndigheder, at chaufføren ikke er i besiddelse af et gyldigt førerkort, hvilket kan undgå misbrug af forordningen.



Regeringen finder det generelt positivt, at Europa-Kommissionen giver mulighed for en fleksibel varetagelse af forpligtelser vedr. afholdelse af øvelser om bord på skibe for rederier og skibsførere. Den øgede fleksibilitet vurderes ikke at kompromittere sikkerheden for hverken skibe, besætning eller miljø.

### **11 Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalget**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Sagen skønnes at burde forelægges Folketingets Europaudvalg med henblik på forhandlingsoplæg.





## **2. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådes forordning om ændring af forordning (EU) 2017/352 for at give havnemyndigheder eller kompetente myndigheder fleksibilitet i forhold til at opkrævning af havneinfrastrukturafgifter i forbindelse med COVID-19 udbruddet**

KOM nr. (2020) 177

Nyt Notat

### **1 Resumé**

*På baggrund af den aktuelle COVID-19 krise har Europa-Kommissionen foreslået at give medlemslandene kompetence til at give havnemyndighederne mulighed for at fravige, suspendere, nedsætte eller udsætte betalingen af havneinfrastrukturafgifter indtil udgangen af 2020 gennem en ændring af havneforordningen.*

### **2 Baggrund**

Transportsektoren er generelt blevet hårdt ramt af COVID-19 udbruddet men spiller samtidig en vigtig rolle både nationalt og på tværs EU bl.a. i forhold til at sikre forsyningssikkerhed af varer, herunder fødevarer og medicin.

På den baggrund fremsatte Europa-Kommissionen den 29. april 2020 en pakke bestående af fire forslag, som skal lette forholdene på transportområdet ifbm. COVID-19 krisen.

Dette forslag er et af de fire forslag, og forslaget skal gøre det muligt for nationale kompetente myndigheder at udvise fleksibilitet med hensyn til opkrævning af havneinfrastrukturafgifter i forlængelse af COVID-19 udbruddet.

### **3 Formål og indhold**

Artikel 13, stk. 1, i havneforordningen bestemmer, at medlemslande skal sikre, at der opkræves en havneinfrastrukturafgift.

Med Europa-Kommissionens forslag til ændring af havneforordningen tilføjes en ny bestemmelse, som giver medlemslandene beføjelse til at give havnemyndigheder mulighed for at give afkald på, suspendere, nedsætte eller udsætte betaling af havneinfrastrukturafgifter, som skal betales i perioden mellem 1. marts 2020 og 31. december 2020.

Det er ikke hensigten at indføre en obligatorisk foranstaltning for hverken medlemslande eller havnemyndigheder.



Den foreslåede ændring giver også havnemyndighederne muligheden for at give et kortere varsel for ændringer i deres havneinfrastrukturafgifter, end det nuværende krævede minimum på to måneder.

Enhver suspension, afkald, nedsættelse eller udsættelse af havneinfrastrukturafgifter skal meddeles på en gennemsigtig, objektiv og ikke-diskriminerende måde til alle havnebrugere, der er underlagt havneinfrastrukturafgifter. Havnebrugere skal stadig betale for brug af havnetjenester (fx fortøjning, bugsering og bunkring), som leveres af havnen selv eller leverandører af havnetjenester.

Der er alene tale om en midlertidig foranstaltning, der får betydning for havneinfrastrukturafgifter, som opkræves i perioden 1. marts 2020 og 31. december 2020, hvorved der gives en midlertidig økonomisk lettelse for havnebrugere, hvilket reelt vil sige skibsrederne, i den aktuelle COVID-19 krise.

#### **4 Europa-Parlamentets udtalelser**

Foreligger ikke.

#### **5 Nærhedsprincippet**

Forslaget vurderes at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da området i dag er reguleret på EU-niveau.

#### **6 Gældende dansk ret**

Området er i dag reguleret ved forordning nr. 352/2017 om opstilling af rammer for levering af havnetjenester og fælles regler om finansiel gennemsigtighed for havne (havneforordningen). Forholdet vedrørende opkrævning af havneinfrastrukturafgifter er reguleret i bekendtgørelse nr. 145 af 8. februar 2019 om bestemmelser for anvendelse af havneforordningen. Det fremgår af bekendtgørelsens § 5, at havnemyndigheden skal fastsætte og opkræve havneinfrastrukturafgifter for anvendelse af havnen. Oversigt over havnemyndighedens fastsatte havneinfrastrukturafgifter efter havneforordningens artikel 13, stk. 3, skal sendes til den nationale kompetente myndighed, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, til underretning inden afgifterne træder i kraft.

#### **7 Konsekvenser**

##### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Såfremt Europa-Kommissionens forslag til ændring af havneforordningens artikel 21 vedtages, og såfremt den nationale kompetente myndighed vurderer behov for at udnytte beføjelsen, skal dette ske i bekendtgørelse nr. 145 af 8. februar 2019 om bestemmelser for anvendelse af havneforordningen.



## Økonomiske konsekvenser

### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Da forslaget vurderes at have begrænset betydning i den danske havnesektor, vil de samfundsøkonomiske konsekvenser være tilsvarende.

En nedsættelse af havneinfrastrukturafgifter vil dog, alt andet lige, fremme transporten til søs, hvilket kan have en positiv samfundsøkonomisk effekt.

### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Da forslaget vurderes at have begrænset betydning i den danske havnesektor, vil de erhvervsøkonomiske konsekvenser være tilsvarende.

Forslaget vurderes at kunne have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for havnebrugere, det vil sige skibsrederne, som kan få nedsat eller muligvis helt fjernet betalingen af havneinfrastrukturafgifter, såfremt havnemyndighederne er indstillet på at påtage sig dette tab. En ændring af forordningen giver havnemyndighederne mulighed for at udvise fleksibilitet over for havnebrugere, som kan være ramt af de økonomiske konsekvenser af COVID-19, så længe dette sker på en gennemsigtig, objektiv og ikke-diskriminerende måde til gavn og glæde for de omfattede havnebrugere.

Samlet kan man sige, at en gennemførelse af ændringen af havneforordningen kan lette de erhvervsøkonomiske byrder for skibsrederne, som overvejende er private virksomheder, mens det vil samtidig betyde en nedgang i indtægterne for havnene, som overvejende er offentligt ejede.

## Konsekvenser for klima og miljø

Da forslaget vurderes at have begrænset betydning i den danske havnesektor, vil konsekvenserne for klima og miljø være tilsvarende. En lettelse af byrderne for søtransport vil dog, alt andet lige, kunne medføre en, om end begrænset, overflytning af gods fra vej til sø, hvilket teoretisk set kan give en forbedring for klima og miljø.

## **8 Høring**

Europa-Kommissionens forslag blev sendt i lynhøring i EU-specialudvalg for Transport den 30. april 2020 med frist for høringssvar den 1. maj 2020. Der er modtaget høringssvar fra 3F, Danske Havne og DI.



3F:

Side 20/33

3F Transport takker for muligheden for at bidrage med høringssvar til Transport- og Boligministeriet vedrørende EU Kommissionens forslag til hjælpeforanstaltninger til transportsektoren. Høringssvaret er opdelt i 4 delsvare, der adresserer de 4 klynger af foranstaltninger. [Transport- og Boligministeriet har indsat de forskellige delsvare under de relevante forordningsforslag.]. 3F Transport kan overordnet bakke op om langt de fleste tiltag [...].

Midlertidig fleksibilitet i forhold til opkrævning af havneafgifter mv: 3F Transport forstår og anerkender behovet for en midlertidig periode med øget fleksibilitet i forhold til opkrævning af afgifter for benyttelse af havne og havneinfrastruktur. Corona-krisen skaber adskillige usædvanlige forhold og midlertidige behov, der retfærdiggør fleksibilitet af denne karakter.

#### Danske Havne:

Danske Havne ser med stor alvor på coronasituationen og følger udviklingen nøje for de danske og andre europæiske havne. Krisen har imidlertid endnu ikke været langvarig, og Danske Havne finder ikke på det nuværende grundlag behov for at ændre i havneforordningen. Havnene i Europa er reguleret meget forskelligt og ejerskabet er ligeledes forskelligt. Kommissionens forslag til ændring af havneforordningen synes umiddelbart at forholde sig til lande, hvor havnene er statsejede. Det er som bekendt ikke tilfældet i Danmark. Danske Havne støtter således ikke forslaget.

#### DI:

Til brug for ministeriets udarbejdelse af samlenotat, har DI Transport følgende bemærkninger, der dog henset til den korte svarfrist udelukkende kan blive af foreløbig og overordnet karakter.

Initiativet og hensigten med ændringen til forordningen er anerkendelsesværdig og tjener et godt formål. Det vil skabe juridisk sikkerhed om initiativer til at sænke de såkaldte "havneinfrastrukturafgifter", typisk skibs- og vareafgifter.

Imidlertid er arealleje specifikt undtaget fra "havneinfrastrukturafgifter", og arealleje udgør en betragtelig del af en havnevirksohmheds omkostninger.

Når der således skabes en mulighed for og juridisk sikkerhed om, at "havneinfrastrukturafgifter" må reduceres, udsættes eller helt afskaffes i en periode, så skubber det desværre den juridiske usikkerhed videre til areallejen. For må havneadministrationen så sænke lejeniveauet?

For at skabe juridisk klarhed vil det derfor være hensigtsmæssigt at tilføje nogle få ord til ændringsforslaget, således at artikel 1 kommer til at være følgende:



*“3. By way of derogation from Article 13(1) Member States may allow the managing body of the port or the competent authority not to levy or to suspend or to reduce the port infrastructure charge or to defer a payment of the port infrastructure charge **and land lease fees** due for the period from 1 March 2020 to 31 December 2020. The waiver, suspension, reduction or deferral of the port infrastructure charge shall be granted in a transparent, objective and non discriminatory way to all port users subject to port infrastructure charges. The managing body of the port or the competent authority shall ensure that port users and the representatives or associations of port users are informed accordingly. The time limit of two months referred to in Article 13(5) shall not apply.”*

## **9 Generelle forventninger til andre landes holdninger**

De øvrige landes holdninger kendes ikke.

## **10 Regeringens generelle holdning**

Regeringen er generelt positiv over for, at der kommer ensrettede EU-regler på området, selv om forordningen vurderes at have begrænset indvirkning på den danske havnesektor.

## **11 Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalget**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Sagen skønnes at burde forelægges Folketingets Europaudvalg med henblik på orientering.



### **3. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådes forordning om revision af forordning 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet og direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne i forbindelse med COVID-19 pandemien**

KOM nr. (2020) 178

Nyt Notat

#### **1 Resumé**

*Luftfartsbranchen er blevet særligt hårdt og hurtigt ramt af udbredelsen af COVID-19 i takt med, at en lang række lande verden over har indført ind- og udrejseforbud samt forskellige restriktioner i den frie bevægelighed. Der er således ingen passagerer, og flere selskaber har sendt langt størstedelen af medarbejderne hjem, mens fly holder langtidsparkeret i lufthavnene.*

*Flere medlemslande og EU-luftfartsselskaber har derfor i den nuværende særlige situation været udfordret af en række bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning 1008/2008 om fælles regler for driften af luftfartrafiktjenester i Fællesskabet (forordningen om luftfartrafiktjenester), der blandt andet regulerer de økonomiske krav til luftfartsselskaberne og reglerne for at indføre flyforbud på ruter inden for EU, og i ground handling-direktivet, der regulerer adgangen til ground handling-markedet (direktivet om ground handling).*

*Europa-Kommissionen har derfor udarbejdet et forslag til ændring af forordning om lufttrafiktjenester, som medfører, at reglerne for at indføre flyforbud samt dispensation fra visse økonomiske krav til luftfartsselskaber, lempes i perioden 1. marts 2020 til 31. december 2020. I tillæg hertil vil forslaget medføre en midlertidig ændring af direktivet om ground handling, som giver mulighed for en mere effektiv udvælgelse af leverandører af ground handling-ydelser i de lufthavne, hvor antallet af sådanne leverandører er begrænset af plads- og kapacitetshensyn samt mulighed for at forlænge de nævnte tildelinger til groundhandlere indtil 31. december 2020.*

*Regeringen kan støtte forslaget.*

#### **2 Baggrund**

Luftfartsområdet er et af de transportområder, der er blevet hårdest ramt af COVID-19. Efterspørgslen på flyrejser er faldet drastisk, og det har store økonomiske konsekvenser for både lufthavne, luftfartsselskaber og disses leverandører, herunder ground handlere.



Luftfartsektoren er imidlertid en stærk drivkraft for økonomisk vækst, jobskabelse, handel og mobilitet i EU, og sektoren spiller således en afgørende rolle i EU's og medlemslandenes økonomi og udvikling.

For at afbøde de alvorligste økonomiske og operative konsekvenser for sektoren samt understøtte minimering af risikoen for smittespredning mellem medlemslandene, har Europa-Kommissionen den 29. april fremsat et forslag om en række midlertidige delforslag til det eksisterende regelgrundlag for henholdsvis lufttrafiktjenester i Fællesskabet og adgangen til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne.

Disse delforslag omfatter en midlertidig ændring af henholdsvis 1) licensreglerne for luftfartsselskaber med finansielle problemer, som alene er forårsaget af COVID-19-epidemien, 2) reglerne for at indskrænke anvendelsen af trafikrettighederne på ruter inden for EU, 3) reglerne for udvælgelsesprocedurer af leverandører af ground handling-ydelser i de lufthavne, hvor antallet af sådanne leverandører er begrænset af plads- og kapacitetshensyn, samt 4) reglerne for forlængelse af visse ground handling-kontrakter.

Dette forslag er et af de fire forslag, som indgår i Europa-Kommissionens pakke om at lette forholdene på transportområdet ifbm. COVID-19 krisen.

### **3 Formål og indhold**

Europa-Kommissionen fremsatte den 29. april 2020 forslag til en midlertidig ændring af visse bestemmelser i forordningen om lufttrafiktjenester, som har til formål at afbøde dele af COVID-19 epidemiens følgevirkninger og understøtte det europæiske luftfartsmarked. Forslaget indeholder følgende delforslag:

#### *1. Licensregler*

Et EU-luftfartsselskab skal have en licens for at flyve med passagerer, fragt og post mod vederlag. Der er en række økonomiske krav til det pågældende selskab for at sikre, at luftfartsselskabet har likviditet til at overleve de næste 12 måneder. Den europæiske luftfartsbranche er imidlertid blevet hårdt ramt af COVID-19, og flere EU-luftfartsselskaber oplever en række afledte økonomiske og finansielle problemer. For at afbøde de alvorligste økonomiske konsekvenser og understøtte de europæiske luftfartsselskaber har Europa-Kommissionen fremsat et delforslag om at suspendere den bestemmelse, som pålægger medlemslandene at suspendere eller tilbagekalde en licens, hvis det ikke findes godtgjort, at et selskab kan overholde sine faktiske og potentielle forpligtelser i en 12 måneders periode. Et medlemsland kan dog i dag udstede en midlertidig licens, der højst må gælde i 12 måneder, indtil selskabet er blevet rekonstrueret, så længe sikkerheden ikke bliver kompromitteret. Erfaringer har dog vist,



at en midlertidig licens har nogle uhensigtsmæssigheder vedrørende signalværdi til markedet, som kan betyde, at det bliver endnu sværere for selskabet at søge ny likviditet.

Med forslaget suspenderes forpligtigelse for medlemslandene til at suspendere eller tilbagekalde en licens frem til 31. december 2020 under forudsætning af, at flysikkerheden ikke kompromitteres, og der er en realistisk chance for, at selskabet kan rekonstrueres. Forslaget giver de licensudstedende myndigheder større fleksibilitet ift. at varetage det økonomiske tilsyn med luftfartsselskaberne. For dansk vedkommende får Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen således bedre mulighed for at understøtte danske luftfartsselskaber ved at kunne lade selskaberne operere videre på deres oprindelige licens. Dette vil alt andet lige stille de danske flyselskaber stærkere over for kreditorer, långivere og kunder.

Forslaget giver desuden Europa-Kommissionen beføjelse til at forlænge omtalte periode ud over 31. december 2020 ved vedtagelse af en delegeret retsakt, såfremt situationen tilsiger det. Europa-Kommissionen skal løbende følge udviklingen i COVID-19 pandemien, og dens indvirkning på luftfartsmarkedet, og præsentere en rapport herom til Europa-Parlamentet og Rådet den 15. november 2020.

## 2. Flyveforbud

Flere medlemslande, herunder i en kortere periode Danmark, har som led i deres nationale indsats for at inddæmme smittespredningen af Covid-19, indført flyveforbud. Et medlemsland kan i dag nægte, begrænse eller indføre betingelser for udøvelsen af trafikrettigheder for ruterne inden for EU for at løse et pludseligt opstået kortvarigt problem, der skyldes uforudseelige og uafvendelige forhold i op til 14 dage. Det er dog under forudsætning af, at Europa-Kommissionen og de øvrige medlemslande underrettes om sådanne foranstaltninger sammen med en passende begrundelse. Hvis de problemer, der nødvendiggør foranstaltningerne, fortsat gør sig gældende i mere end 14 dage, skal foranstaltningerne godkendes af Europa-Kommissionen.

Europa-Kommissionen foreslår derfor, at der indføres en særskilt og midlertidig COVID-19 bestemmelse, som sikrer, at medlemslandene kan nægte, begrænse eller indføre betingelser for udøvelsen af trafikrettigheder for omtalte ruter i mere end 14 dage uden Europa-Kommissionens forhåndsgodkendelse i perioden 1. marts 2020 til 31. december 2020, hvis betingelserne om proportionalitet og rimelighed i øvrigt er opfyldt og kun så længe det skyldes helbredsrisici, som er klart forbundet med COVID-19. Europa-Kommissionen og de øvrige medlemslande skal fortsat underrettes om sådanne foranstaltninger sammen med en passende begrundelse. Dertil kommer, at Europa-Kommissionen på forespørgsel fra et andet medlemsland eller på eget initiativ kan suspendere et medlemslands begrænsninger, hvis betingelserne ikke er opfyldt, eller hvis begrænsningen i øvrigt er i strid med EU-retten.





Forslaget giver desuden Europa-Kommissionen beføjelse til at forlænge omtalte perioden ud over 31. december 2020 ved vedtagelse af en delegeret retsakt, såfremt den bedste foreliggende videnskabelige viden tilsiger nødvendigheden heraf. Europa-Kommissionen skal løbende følge udviklingen i COVID-19 pandemien og dens indvirkning på luftfartsmarkedet og præsentere en rapport herom til Europa-Parlamentet og Rådet den 15. november 2020. Europa-Kommissionens beføjelse afgrænses til en periode på et år fra ikrafttrædelsestidspunktet og kan til enhver tid ophæves af Europa-Parlamentet eller Rådet.

### *3 og 4. Ground handling*

Europa-Kommissionen har endvidere fremsat forslag om afvigelse fra direktiv om ground handling, som giver mulighed for en mere effektiv udvælgelse af leverandører af ground handling-ydelser i de lufthavne, hvor antallet af sådanne leverandører er begrænset af plads- og kapacitetshensyn. Forslaget giver også mulighed for at forlænge de nævnte tildelinger til ground handle indtil 31. december 2020.

Det bemærkes indledningsvist, at reglerne kun er relevante, når antallet af ground handle er begrænset som følge af eksempelvis kapacitetshensyn. Der er ikke nogle danske lufthavne, hvor antallet af leverandører er blevet begrænset, hvorfor forslaget ikke har direkte konsekvenser i Danmark.

Den store nedgang i aktiviteten i luftfartsbranchen har betydet, at ground handling-selskaber kan have behov for at opnå ekstern finansiering til dækning af deres faste omkostninger. For at kunne opnå disse lån er det ofte nødvendigt for virksomhederne at kunne demonstrere, at de er levedygtige på længere sigt. I lufthavne, hvor antallet af ground handle er begrænset, vil en tildeling højst kunne gives for syv år, hvilket kan være et problem ift. låntagning, hvis tildelingen er tæt på at udløbe.

For at lette låntagningen for ground handling-virksomhederne vil forslaget give mulighed for at forlænge de tildelinger, som står til at udløbe fra forslagets ikrafttræden til 31. december 2020, frem til 31. december 2021.

Forslaget vil endvidere give mulighed for, at der kan foretages en hurtig tildeling til en ny ground handler, hvis en ground handler går konkurs, som følge af COVID-19 epidemien. I dag har lufthavnene selv mulighed for at levere ground handling-ydelser, uden at der gennemføres en udvælgelsesprocedure, men det er ikke sandsynligt, at lufthavne, som ikke allerede leverer ground handling-ydelser, vil kunne levere disse ydelser så hurtigt som påkrævet i tilfælde af en konkurs. For at afhjælpe dette giver forslaget mulighed for, at lufthavnen kan vælge en ny leverandør i en periode på op til seks måneder, uden at der gennemføres en udvælgelsesprocedure.



Forslaget giver Europa-Kommissionen beføjelse til at forlænge perioden ved vedtagelse af en delegeret retsakt, såfremt Europa-Kommissionen finder, at der er behov herfor. Europa-Kommissionen skal basere sin vurdering på data fra Eurocontrol, som er den europæiske organisation for lufttrafikstyring. Europa-Kommissionen skal løbende følge udviklingen på luftfartsmarkedet og præsentere en rapport herom til Europa-Parlamentet og Rådet den 15. november 2020.

Forslaget giver Europa-Kommissionen denne beføjelse i en afgrænset periode på et år fra ikrafttrædelsestidspunktet. Beføjelsen kan til enhver tid ophæves af Europa-Parlamentet eller Rådet.

#### **4 Europa-Parlamentets udtalelser**

Foreligger ikke.

#### **5 Nærhedsprincippet**

Forslagene vurderes at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da området i dag er reguleret på EU-niveau.

#### **6 Gældende dansk ret**

Reglerne for licensudstedelse til danske luftfartsselskaber og udnyttelse af trafikrettigheder for ruter inden for EU reguleres i henholdsvis artikel 9 og 21 i forordning nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet.

Reglerne for ground handling er i dag reguleret på EU-niveau ved direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne. Forslaget indfører en afvigelse i det gældende direktivs artikel 11. Direktivet er implementeret i dansk ret ved bekendtgørelse om adgang til ground handling-markedet i danske lufthavne (bekendtgørelse nr. 933 af 9. december 1997). Afvigelsen i direktivet implementeres gennem en ændring af forordning nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet.

#### **7 Konsekvenser**

##### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser.

##### Økonomiske konsekvenser

##### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*



Forslaget vurderes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

Side 27/33

### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget vurderes ikke at have direkte erhvervsøkonomiske konsekvenser i Danmark. Ændringen kan dog medvirke til, at ground handling-kapaciteten opretholdes i udenlandske lufthavne, hvilket kan have positive effekter for danske luftfartsselskaber.

### Konsekvenser for klima og miljø

Forslaget vurderes ikke at have konsekvenser for klima og miljø.

## **8 Høring**

Europa-Kommissionens forslag blev sendt i lynhøring i EU-specialudvalg for Transport den 30. april 2020 med frist for høringssvar den 1. maj 2020. Der er modtaget høringssvar fra 3F, DI og Erhvervsflyvningens Sammenslutning.

### 3F:

3F Transport takker for muligheden for at bidrage med høringssvar til Transport- og Boligministeriet vedrørende EU Kommissionens forslag til hjælpeforanstaltninger til transportsektoren. Høringssvaret er opdelt i 4 delsvare, der adresserer de 4 klynger af foranstaltninger. [Transport- og Boligministeriet har indsat de forskellige delsvare under de relevante forordningsforslag.]. 3F Transport kan overordnet bakke op om langt de fleste tiltag [...].

Mulighed for midlertidig forlængelse af kontrakter mv. i lufthavne: 3F Transport forstår og anerkender behovet for midlertidige regler og herunder initiativer i forhold til forlængelse af kontrakter mv. i Europas luftfartsindustri og lufthavne. Som sektor er luftfarten og dens aktører og ansatte uden sammenligning hårdest ramt af corona-krisen, hvorfor de nævnte initiativer anses som en del af en helt nødvendig afbødning af de værste økonomiske konsekvenser

### DI:

Til brug for ministeriets udarbejdelse af samlenotat, har DI Transport følgende bemærkninger, der dog henset til den korte svarfrist udelukkende kan blive af foreløbig og overordnet karakter.

DI Transport finder forslaget hensigtsmæssig, og de foreslåede bestemmelser er helt naturlige foranstaltninger i den nuværende Covid-19 situation.

### Erhvervsflyvningens Sammenslutning



Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i denne Fast Speed høring

For ES er det alene COM 2020-178 vedrørende luftfart, som har ES interesse.

Som forslaget forstås, omfatter forordningen alene kommercielle luftfartsselskaber (Airlines), groundhandling og nationale sikkerhedstiltag.

Der er imidlertid også anden kommerciel luftfart end luftfartsselskaber (Airlines). Det er taxafløjselskaber, charterfløjselskaber, SPO helikopter selskaber og erhvervsflyveskoler.

Det ses ikke, at denne øvrige del af den kommercielle luftfart er omfattet af lovgivningen.

Disse kommercielle luftfartsselskaber er også underlagt bestemmelser om likviditet m.m. og burde også omfattes af lovgivningen.

ES anbefaler derfor, at den øvrige kommercielle luftfart udover luftfartsselskaberne (Airlines) også omfattes af denne lovgivning.

## **9 Generelle forventninger til andre landes holdninger**

De øvrige landes holdninger kendes ikke.

## **10 Regeringens generelle holdning**

Regeringen finder det positivt, at Europa-Kommissionen med kort varsel har fremsat et forordningsforslag, som for en periode forbedrer de danske myndigheders muligheder for at understøtte den danske luftfartssektor under COVID-19 pandemien.

Regeringen vurderer, at det i denne særlige situation er nødvendigt at give Europa-Kommissionen beføjelse til at udstede en delegeret retsakt, som kan forlænge forslagets gyldighedsperiode, hvis det er nødvendigt, idet regeringen noterer, at beføjelsen er gældende i et år fra ikrafttrædelsestidspunktet og til enhver tid kan ophæves af Rådet eller Europa-Parlamentet.

## **11 Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalget**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Sagen skønnes at burde forelægges Folketingets Europaudvalg med henblik på orientering.



#### **4. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv (EU) 2016/797 og direktiv (EU) 2016/798 for at udskyde implementeringsperioden – 4. jernbanepakke**

KOM nr. (2020) 179

Nyt notat

##### **1 Resumé**

*Forslaget er en del af den pakke af nødforanstaltninger, som Europa-Kommissionen har fremsat som reaktion på den ekstraordinære situation, der er opstået som følge af udbruddet af COVID-19.*

*Forslaget vil udskyde implementeringsperioden for den 4. jernbanepakke. Den 4. jernbanepakke består af en række EU-retsakter på jernbaneområdet, der skal være med til at fremme konkurrencen og sikre en mere effektiv jernbanetransport i EU. For den tekniske del af den 4. jernbanepakke er der to implementeringsdatoer, nemlig den 16. juni 2019 og den 16. juni 2020. I Danmark har man valgt implementeringsdatoen den 16. juni 2020.*

*En stor del af medlemslandene har som følge af COVID-19 udtrykt bekymring for, om de kunne nå at få den tilstrækkelige lovgivning på plads inden den 16. juni 2020 under de nuværende omstændigheder. De har derfor opfordret Europa-Kommissionen til at tage initiativ til, at fristen kan udsættes.*

*For at skabe en klar retstilstand foreslår Europa-Kommissionen, at fristen for implementering af de to direktiver kan udskydes med tre måneder til den 16. september 2020.*

*Fra dansk side er man så langt i implementeringsprocessen, at det forventes, at den nødvendige lovgivning er på plads til den 16. juni 2020.*

##### **2 Baggrund**

Transportsektoren er generelt blevet hårdt ramt af COVID-19 udbruddet men spiller samtidig en vigtig rolle både nationalt og på tværs af EU.

På den baggrund fremsatte Europa-Kommissionen den 29. april 2020 en pakke bestående af fire forslag, som skal lette forholdene på transportområdet ifbm. COVID-19 krisen.

Dette forslag er et af de fire forslag, og forslaget skal muliggøre en forlængelse af implementeringsperioden af den 4. jernbanepakke.

Den 4. jernbanepakke består af en række EU-retsakter på jernbaneområdet, der skal være med til at sikre en mere effektiv jernbanetransport i EU. Pakken



består af en teknisk del og en politisk del. Dette forslag vedrører alene den tekniske del, da den politiske del er implementeret.

Den tekniske del af 4. jernbanepakke består af to direktiver (direktiv 2016/797/EU og direktiv 2016/798/EU) og en forordning (forordning 2016/796/EU) samt en række underliggende forordninger. Reglerne i pakken er en omarbejdning af allerede gældende EU-regler.

For den tekniske del har medlemslandene valget mellem to implementeringsdatoer, nemlig den 16. juni 2019 og den 16. juni 2020. I Danmark har man valgt implementeringsdatoen den 16. juni 2020 og er allerede langt i processen. De to direktiver er blevet implementeret ved en ændring af jernbaneloven, der blev vedtaget af Folketinget allerede i første halvår 2019. Herudover har en række bekendtgørelser netop været i høring men er endnu ikke udstedt.

På grund af den ekstraordinære situation foranlediget af udbruddet af COVID-19, har en række medlemslande givet udtryk for, at de ikke kan nå at få den lovgivning på plads, der skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke inden den 16. juni 2020. De har derfor opfordret Europa-Kommissionen til at tage initiativ til at forlænge fristen for implementering af reglerne.

Grundet den fremskredne proces i Danmark, har man fra dansk side ikke været blandt de medlemslande, der har henvendt sig til Europa-Kommissionen.

Europa-Kommissionen finder det vigtigt, at der skabes juridisk klarhed for den europæiske jernbanebranche, og den har på den baggrund fremsat forslag, om at implementeringsperioden kan forlænges med 3 måneder. Europa-Kommissionen vurderer, at 3 måneders forlængelse er tilstrækkeligt, idet COVID-19 udbruddet startede på et sent stadie i de forskellige medlemslandes implementeringsproces.

### **3 Formål og indhold**

Europa-Kommissionen fremsatte den 29. april 2020 forslag om at forlænge implementeringsfristen for den tekniske del af 4. jernbanepakke, så implementeringsfristen den 16. juni 2020 kan forlænges med 3 måneder frem til den 16. september 2020.

Dette skal sikre, at de medlemslande, der på grund af den nuværende COVID-19 situation ikke kan nå at implementere reglerne i den 4. jernbanepakke rettidigt, får mulighed for at forlænge implementeringsfristen.

Formålet er at skabe klarhed omkring retstilstanden for den europæiske jernbanebranche, der skal drage nytte af reglerne i pakken.



Forslaget medfører, at implementeringsfristen den 16. juni 2020 fastholdes, men at de medlemslande, som har behov for at forlænge fristen, får mulighed for at forlænge fristen frem til den 16. september 2020. Medlemslandene skal underrette Europa-Kommissionen om, at de vælger at forlænge. Underretningen skal ske dagen efter ændringsdirektivets ikrafttræden.

Europa-Kommissionen har vedtaget en række implementerende og delegerede retsakter under de to direktiver. For at sikre, at ikrafttrædelsestidspunkterne i disse tilpasses muligheden for forlængelse af implementeringsfristen, indeholder forslaget også en beføjelse, der giver Europa-Kommissionen mulighed for at konsekvensrette anvendelsestidspunktet i de underliggende retsakter. Der er behov for en sådan beføjelse, da processen i den gældende beføjelse i direktivet ikke giver mulighed for at ændre retsakterne i den hastighed, der er nødvendig.

#### **4 Europa-Parlamentets udtalelser**

Foreligger ikke.

#### **5 Nærhedsprincippet**

Forslaget vurderes at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da området i dag er reguleret på EU-niveau.

#### **6 Gældende dansk ret**

Området er i dag reguleret af jernbaneloven (lov nr. 686 af 27. maj 2015) og en række bekendtgørelser, der er udstedt med hjemmel i jernbaneloven. Loven og bekendtgørelserne gennemfører direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU og direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet Fællesskabet.

#### **7 Konsekvenser**

##### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Da der alene er tale om et forslag om mulighed for at forlænge en frist for implementering af direktiver, der allerede er vedtaget, vurderes forslaget ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser.

##### Økonomiske konsekvenser

##### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget vurderes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

##### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*



Forslaget vurderes ikke at have erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Side 32/33

### Konsekvenser for klima og miljø

Forslaget vurderes ikke at have konsekvenser for klima og miljø.

## **8 Høring**

Europa-Kommissionens forslag blev sendt i lynhøring i EU-specialudvalg for Transport den 30. april 2020 med frist for høringssvar den 1. maj 2020. Der er modtaget høringssvar fra DI og DSB.

### DI:

Til brug for ministeriets udarbejdelse af samlenotat, har DI Transport følgende bemærkninger, der dog henset til den korte svarfrist udelukkende kan blive af foreløbig og overordnet karakter.

DI Transport finder ligeledes dette forslag hensigtsmæssigt og balanceret.

### DSB:

EU-Kommissionen foreslår, at 17 medlemslandes implementering af den tekniske søjle i den fjerde jernbanepakke udskydes med tre måneder til den 16. september 2020. DSB støtter forslaget, da det vil give medlemslandene mere tid til at implementere EU-lovgivningen i den nationale lovgivning.

DSB har sendt et høringssvar til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forslag til bekendtgørelser, som skal implementere den tekniske søjle i den fjerde jernbanepakke i dansk lovgivning.

For at sikre sammenhæng mellem den nationale lovgivning og EU-lovgivningen foreslår DSB, at ikrafttrædelsestidspunktet for de 11 tilhørende bekendtgørelser, som Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen har haft i høring, justeres i overensstemmelse med den udskydelse, som EU-Kommissionen har fastsat i direktivforslaget. Dette er ligeledes meddelt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i DSB's høringssvar.

DSB imødeser, at styrelsen snarest muligt offentliggør bekendtgørelserne, da det vil give DSB mere tid til at implementere den kommende lovgivning i vores processer.

Der sker løbende ændringer i jernbanebranchen, som kan påvirke virksomhedernes sikkerhedscertifikater. Det er afgørende for kontinuiteten i disse ændringsarbejder, at de nationale myndigheder og det europæiske jernbaneagen-





tur ERA i overgangen fra nationale regler til EU-regler håndterer ændringsbehov med den nødvendige grad af forståelse og fleksibilitet. Her tænkes blandt andet på idriftsættelse af nyt materiel, ibrugtagning af nye strækninger og sager vedr. grænseoverskridende trafik.

## **9 Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Der forventes generel opbakning til forslaget, idet forslaget er foranlediget af henvendelser fra flere medlemslande. Der kan være medlemslande, der har den holdning, at 3 måneder ikke er tilstrækkelig forlængelse af fristen.

## **10 Regeringens generelle holdning**

Regeringen finder det positivt, at Europa-Kommissionen har fremsat et forslag, der imødekommer de medlemslande, som har udtrykt bekymring for, om de kunne nå at få den relevante lovgivning på plads inden for implementeringsfristen.

## **11 Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalget**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Sagen skønnes at burde forelægges Folketingets Europaudvalg med henblik på orientering.