



SAMLENOTAT

Dato 26. januar 2021
J. nr. 2021 – 644

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, for referenceperioder efterfølgende perioderne nævnt i Forordning (EU) 2020/698 (Omnibus II-forordningen) 2



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, for referenceperioder efterfølgende perioderne nævnt i Forordning (EU) nr. 2020/698 (Omnibus II-forordningen)

KOM(2021) 25 final

Nyt notat.

1 Resumé

Kommissionen præsenterede den 18. januar 2021 sit forslag til Omnibus II forordningen. I forslaget lægger Europa-Kommissionen op til at give medlemsstaterne 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 grundet Covid-19 ikke er muligt at gennemføre de nødvendige formaliteter og procedurer for at forny, forlænge eller opretholde certifikater, licenser og tilladelser.

Formandskabet har meddelt, at man vil forsøge at opnå mandat til at starte forhandlinger med Europa-Parlamentet ved møde i Coreper I den 3. februar 2021, grundet sagens hastende karakter.

Forslaget vil have lovgivningsmæssige konsekvenser, idet forslaget midlertidigt vil indføre tekniske forlængelser af gældende perioder og frister. Forslaget forventes hovedsagligt at have positive økonomiske konsekvenser.

Regeringen agter at støtte forslaget, idet regeringen finder det vigtigt, at der findes fælles europæiske løsninger på de udfordringer, som Covid-19 har stillet transportbranchen overfor set i lyset af branchens grænseoverskridende natur. Regeringen finder det dog vigtigt, at brugen af undtagelser kun sker i det omfang det er strengt nødvendigt ud fra den pandemiske situation samt ud fra, hvad der er sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Regeringen der derudover positive overfor muligheden for ikke at benytte flere af forslagets bestemmelser.

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 forsyningsikkerhed af varer, herunder fødevarer og medicin.



Som følge af tiltag for at undgå øget Corona-smitte, har en lang række EU-medlemslande iværksat nationale nedlukninger, som har besværliggjort, eller helt umuliggjort, at medarbejdere i transportsektoren har kunne overholde de frister og forpligtigelser der er fastsat i forskellige forordninger og direktiver vedrørende transporterhvervet.

For at imødegå de udfordringer som transportbranchen oplevede som følge af nationale nedlukninger i foråret, præsenterede Kommissionen den 29. april 2020 en Omnibus-forordning, som del af Kommissionens såkaldte ”Relief-pakke”. Omnibus-forordningen forlængede midlertidigt gyldighedsperioden for visse certifikater, licenser og godkendelser på både vej-, bane- og det maritime område, som udløb i perioden fra den 1. marts 2020 indtil 31. august 2020 (referenceperioden). Dertil kunne medlemslandene ansøge hos Kommissionen om forlængelse af referenceperioden, hvis det kunne begrundes, at Covid-19 situationen ikke tillod en tilbagevenden til normale tilstande efter den 31. august 2020. Kommissionen gav konkret tilladelse til yderligere forlængelse udover 31. august 2020 i seks tilfælde.

Fra dansk side benyttede man en undtagelse i Omnibus-forordningen for så vidt angår kontrol af takografer, synsområdet, lokomotivførerlicenser, således at disse certifikater, licenser og godkendelser ikke automatisk blev forlænget, da man fra dansk side ikke mente, at den daværende Covid-19 situation nødvendiggjorde lempelser på disse områder.

I november 2020 spurgte Kommissionen medlemslandene, hvorvidt der var behov for en ny Omnibus-forordning i lyset af den forværende Covid-19 situation. På daværende tidspunkt blev det vurderet, at man fra dansk side ikke havde et behov for nye lempelser. Transportministeriet har dog siden da modtaget henvendelser fra vejtransportbranchen med ønske om en eventuel forlængelse af visse certifikater mv. Der kan derfor vise sig et behov for forlængelse for så vidt angår visse af disse certifikater.

På baggrund af tilbagemeldinger fra medlemslandene fremsatte Europa-Kommissionen et forslag til Omnibus II-forordningen.

3 Formål og indhold

Kommissionen præsenterede den 18. januar 2021 et forslag til 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, for referenceperioder efterfølgende perioderne nævnt i Forordning (EU) nr. 2020/698 (Omnibus II-forordningen).

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. Ligeledes kan Covid-19 pandemien også hæmme nationale myndigheders muligheder for at overholde kravene fastsat i relevante forordninger og direktiver.

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 i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 (referenceperioden).

Der er mulighed for yderligere forlængelse af referenceperioden efter den 30. april 2021 for de enkelte bestemmelser, hvis det er nødvendigt. I det tilfælde skal medlemsstaterne indsende en begrundet anmodning til Europa-Kommissionen senest den 1. april 2021.

Medlemsstaterne har dertil mulighed for ikke at benytte de enkelte bestemmelser (opt-out), hvis de efter en national vurdering ikke mener, at den pandemiske situation nødvendiggør brugen af forslaget lempelser eller, hvis der er indført alternative foranstaltninger for at imødegå Covid-19 smitte. Såfremt medlemsstaten ikke ønsker at gøre brug af en bestemmelse i forslaget, skal dette meddeles til Europa-Kommissionen senest fem arbejdsdage efter forordningens ikrafttrædelse. Der er dog ikke mulighed for at benytte opt-outs for artikel 6 og 13, der handler om henholdsvis adgang til erhvervstransport på vej (forordning (EF) nr. 1071/2009) og tilladelse til at drive jernbanevirksomhed (direktiv 2012/34/EU).

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 den 1. september 2020 og 30. april 2021, bliver forlænget med syv måneder. Gyldigheden af verifikation af opnåede kvalifikationer forlænges tilsvarende syv måneder. Det gælder også for gyldigheden af chaufføruddannelsesbeviser.

Kørekort

For så vidt angår kørekort, forlænges gyldigheden af kørekort, som udløber i perioden mellem den 1. september 2020 og 30. april 2021, med syv måneder.

Kontrol af takografer

For så vidt angår den regelmæssige kontrol af takografer, foreslås det, at takografer, der skulle kontrolleres i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, får forlænget tidsfristen for kontrol med syv måneder. Forslaget



giver således hjemmel til, at der i stedet for 2 år må gå op til 2 år og syv måneder, inden takograferne underkastes regelmæssig kontrol på et autoriseret værksted.

Fornyelse og udskiftning af førerkort til takograf

For så vidt angår fornyelse og udskiftning af førerkort til takografer, udvides myndighedernes tidsfrist for at levere et nyt førerkort til takografer, hvor en chauffør anmoder om fornyelse af et førerkort i perioden mellem den 1. september 2020 og 30. april 2021. Tidsfristen udvides fra 15 arbejdsdage til 2 måneder efter anmodningen. Tilsvarende udvides tidsfristen for at levere et erstatningsførerkort, hvor en chauffør anmoder om et erstatningskort i perioden mellem 1. september 2020 og 30. april 2021, fordi hans førerkort er stjålet, bortkommet eller beskadiget, fra 8 arbejdsdage til 2 måneder efter anmodningen.

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

Periodisk syn

Forslaget til forordning vil give mulighed for at forlænge tidsfristerne for periodisk syn og gyldigheden af synsrapporter grundet de ekstraordinære omstændigheder, der skyldes COVID-19 med syv måneder efter den oprindelige frist. Dette gælder for periodisk syn og synsrapporter, der skulle være foretaget eller udløb i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021.

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 tilsyn udført i perioden fra den 1. september 2020 til den 30. april 2021, kan give virksomheden op til 12 måneder til at godtgøre, at kravet til det økonomiske grundlag på ny vil være varigt opfyldt, hvor der normalt er op til seks måneder.

En kompetent myndighed kan også i forbindelse med tilsyn udført i perioden fra den 1. september 2020 til den 30. april 2021 give virksomheden op til 12 måneder til at indregistrere et motorkøretøj, der er i overensstemmelse med kravene i henholdsvis forordning (EF) nr. 1072/2009 og forordning (EF) nr. 1073/2009, fremfor den normale frist på seks måneder, uden at dette vil have betydning for virksomhedens opretholdelse af fællesskabstilladelsen.



Fællesskabstilladelser og førerattester

Vedrørende tilladelser til godskørsel for fremmed regning, tilladelser til erhvervmæssig personbefordring og førerattester, der udløber i perioden mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021, anses disse for gyldige i yderligere syv 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 1. september 2020 og 30. april 2021 har den tilladelsesudstedende myndighed seks måneder 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 normale to.

Sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet

For så vidt angår sikkerhedscertifikater og godkendelser, som udløber i perioden fra den 1. september 2020 til den 30. april 2021, foreslås det, at disse forlænges med syv måneder.

Lokomotivførerlicens

For så vidt angår lokomotivførerlicenser, som udløber i perioden fra den 1. september 2020 til den 30. april 2021, foreslås det, at disse forlænges i syv måneder. Helbredsgodkendelser og prøve af kompetencer udskydes i syv måneder.

Tilladelse til at drive jernbanevirksomhed

Det foreslås, at licenser, som udløber i perioden fra den 1. september 2020 til den 30. april 2021, forlænges med syv måneder.

Sagsbehandlingstiden for behandling af ansøgning om fornyelse og førstegangsudstedelse af licenser, ansøgt i perioden fra den 1. september 2020 til den 30. april 2021, forlænges fra 3 måneder til 10 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 syv måneder til at rette op på deres økonomiske forhold.

Medlemsstaterne kan desuden inden den 1. april 2021 søge Europa-Kommissionen om yderligere forlængelse, hvis aktiviteterne fortsat ikke kan afvikles hensigtsmæssigt efter syv måneders-perioden.



Maritim sikring

Forslaget indebærer en forlængelse af sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner, der udløber mellem den 1. september 2020 og den 30. april 2021 samt fristudsættelse for afholdelse af de jævnlige øvelser. Forslaget vil således give mulighed for at forlænge gyldigheden af sårbarhedsvurderinger og sikringsplaner med seks måneder, dog ikke længere end den 30. juni 2021.

Søfart

På søfartsområdet betyder forslaget, at kravene til perioden mellem afholdelse af fælles beredskabsøvelser med deltagelse af både rederier, skibe, havnefaciliteter samt relevante myndigheder kan forlænges, såfremt det er nødvendigt i de nuværende omstændigheder. Det er i den forbindelse op til de enkelte medlemslande at vurdere, om de vil gøre brug af denne undtagelsesmulighed.

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 § 25, § 26, § 29 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 (EU) nr. 165/2014 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

Området er i dag reguleret i lovbekendtgørelse nr. 959 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 reguleret ved forordning (EF) nr. 1071/2009 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, litra b og c.

Fællesskabstilladelser og førerattester

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

Forslaget ændrer i den gældende forordning (EF) nr. 1072/2009 i artikel 4, stk. 2 og 5, stk. 7 og i forordning (EF) nr. 1073/2009 i 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 godskørsel § 1, stk. 1, der dog henviser til bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1072/2009, og lovbekendtgørelse nr. 1050 af 12. november 2012 om buskørsels § 1, stk. 1, der dog henviser direkte til forordning (EF) nr. 1073/2009's bestemmelser.

Jernbane

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 jernbanesikker-



hed i EU, direktiv 2007/59/EF om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet og direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde.

Søfart og havnefaciliteter

Reglerne for maritim sikring af havnefaciliteter er forankret i forordning (EF) nr. 725/2004. Bekendtgørelse nr. 1283 af 26. august 2020 om sikring af havnefaciliteter indeholder supplerende bestemmelser. Regler for maritim sikring af havne er forankret i direktiv 2005/65/EF, som er implementeret i dansk lovgivning ved bekendtgørelse nr. 1282 af 26. august 2020 om sikring af havne.

På søfartsområdet er kravene fastsat i forordning (EF) nr. 725/2004 om bedre sikring af skibe og havnefaciliteter. Forordningen fastsætter en række krav til maritim sikring, herunder forpligtigelser til afholdelse af fælles beredskabsøvelser med deltagelse af både rederier, skibe, havnefaciliteter samt relevante myndigheder med maksimalt 18 måneders mellemrum.

7 Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser som sådan. Forslaget vil dog indføre midlertidige tekniske lempelser af de perioder og frister fastsat i de i afsnit 6 om "Gældende dansk ret" omtalte retsakter.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Såfremt opt-out mulighederne for de enkelte bestemmelser benyttes, forventes der ikke at være samfundsøkonomiske konsekvenser. Såfremt lempelserne benyttes, vurderes der følgende:

For så vidt angår kvalifikationskrav vurderes forslaget 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 aflysninger af kurser samt en bekymring fra chauffører og arbejdsgivere om at sende chaufførerne på uddannelse på grund af smittefare ved at deltage i kurser med mange deltagere.



For så vidt angår kørekort vurderes forslaget 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 kan opstå problemer med at få fornyet kørekortet.

Der kan potentielt være negative samfundsøkonomiske konsekvenser i forhold til at forlænge tidsfristerne for periodisk syn, da det vil medføre, at myndighederne skal genindkalde alle køretøjer, der er indkaldt til syn i perioden 1. september 2020 til 30. april 2021, som endnu ikke er synet. Det må forventes at dreje sig om ca. 670.000 lette køretøjer. Der kan desuden være biler, som ikke kan synes, da de ikke lever op til reglerne, som vil få mulighed for at køre syv måneder mere på vejene med den risiko for færdselsulykker, det medfører.

Der kan potentielt være mindre negative samfundsøkonomiske konsekvenser for så vidt angår kontrol af betingelser for opretholdelse af tilladelser, 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 perioden 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.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Såfremt opt-out mulighederne for de enkelte bestemmelser benyttes, forventes der ikke at være konsekvenser. Såfremt lempelserne benyttes, vurderes der at være følgende erhvervsøkonomiske konsekvenser:

For så vidt angår kvalifikationskrav vurderes forslaget 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, da arbejdsgiverne er bekymrede for at sende deres chauffører på uddannelse på grund af smittefare.

Omvendt vil det have negative erhvervsøkonomiske konsekvenser for uddannelsescentrene, da kravet om efteruddannelse udskydes op til syv måneder og dermed må forventes at medføre en nedgang i indtægtsgrundlaget for denne uddannelsesinstitution.

For så vidt angår kørekort vurderes forslaget at have positive erhvervsøkonomiske 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.

For så vidt angår kontrol af takografer og fornyelse og udskiftning af førerkort vurderes forslaget at have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for vejtransportbranchen.

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

Forslaget vurderes potentielt at 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 30. april 2021. Efter 30. april 2021, vil der desuden være en risiko for flaskehalse, da synsvirksomhederne vil skulle syne køretøjer for perioden 1. september 2020 til 30. april 2021 samtidig med, at de skal syne de køretøjer, der indkaldes efter normal kadence.

For så vidt angår kontrol af betingelser for opretholdelse af tilladelser vurderes forslaget at have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for tilladelsesindehavere, 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.

Ved at give virksomhederne længere frist til at indregistrere et køretøj, kan der potentielt være positive erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet dette vil kunne betyde, at mindre transportvirksomheder ikke behøver at have et køretøj indregistreret for at opretholde sine tilladelser. Dette sparer de mindre virksomheder for den udgift at have et køretøj indregistreret. Det bemærkes, at en virksomhed altid har kunnet indlevere sine tilladelser, men at dette fjerner fleksibiliteten for virksomheden, idet virksomheden vil skulle søge nye tilladelser, såfremt der kommer muligheder for kørsel. Dette tager tid, og det kan betyde at kørslen tilfalder en anden virksomhed.

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 myndighedernes mulighed for længere sagsbehandlingstid for fællesskabstilladelser og førerattester, kan det have mindre negative erhvervs-



økonomiske konsekvenser, idet den længere sagsbehandlingstid på ansøgninger om international rutekørsel kan have betydning for, hvornår en ansøgende virksomhed kan udføre international rutekørsel. På nuværende tidspunkt er der dog minimal kørsel over grænserne, idet nogle grænser er lukket for turistkørsel, og at der generelt frarådes fra unødvendige rejser. Af samme årsag må det antages at have minimale konsekvenser for den enkelte busoperatør, at ansøgningen om tilladelse færdigbehandles på seks måneder i stedet for fire.

Øvrige konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have øvrige konsekvenser.

8 Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 19. januar 2021 med frist for høringssvar den 25. januar 2021. Der er modtaget følgende høringssvar:

ITD

ITD kvitterer for fremsendte forslag og muligheden for at afgive bemærkninger hertil.

ITD's nedenstående bemærkninger relaterer sig udelukkende til de dele af forslaget, der relaterer sig til vejgodstransport.

ITD har følgende bemærkninger til forslaget:

ITD støtter forslagets formål om at minimere risiko for smitte, samtidig med at man sikrer forsyningskæden. Dette gælder særligt under de nuværende omstændigheder med virusmutationer.

På baggrund af dette har ITD derfor også opfordret til, at man både nationalt, men også på EU-plan, finder fælles løsninger, der sikrer forsyningssikkerheden, men som samtidig ikke indebærer en risiko for færdselssikkerheden eller den fair konkurrence.

Særligt i forhold til chaufførefteruddannelsen finder vi det vigtigt, at gyldigheden forlænges. Det skal ses i forhold til den nuværende opfordring om kontakt til færrest mulige personer. Under de nuværende omstændigheder finder vi det problematisk, at man samler et ikke uvæsentligt antal chauffører fra forskellige virksomheder til efteruddannelse. Dette indebærer ikke bare en smitterisiko for de enkelte chauffører, men også for kollegaer. Erhvervet har under hele Covid-19-epidemien lagt stor vægt på at begrænse risikoen for smitte mest muligt.



På denne baggrund kan ITD i det væsentligste støtte 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. Ligeledes har de nationale myndigheder også mulighed for ikke at forlænge gyldigheden af visse dokumenter, såfremt de vurderer, der ikke er behov herfor.

ITD opfordrer til hurtig ikrafttrædelse, således at reglerne finder anvendelse hurtigst muligt.

Dansk Persontransport

I Dansk PersonTransport støtter vi op om forlængelse af Omnibus-forordningen. Corona epidemien gør, at det giver god mening for vores medlemmer at deres certifikater, beviser og tilladelser automatisk bliver fornyet og at nationale myndigheder i mindre grad er påtvunget kontroller i disse tider. Dansk PersonTransport betragter forslaget som meget positivt for branchen som befinder sig i en meget hård periode.

SLD

SLD støtter Kommissionens forslag om forlængelse af gyldigheden af visse certifikater, beviser og tilladelser i transportsektoren som følge af vedvarende udfordringer med covid-19-pandemien.

Den fortsatte smitterisiko, der er i samfundet pga. covid-19, herunder særligt med nye mere smitsomme varianter, udgør en udfordring for gennemførelsen af påkrævede kurser mv. SLD har kendskab til eksempler, hvor chauffører er blevet smittet med covid-19 i forbindelse med deltagelse på kurser. Det kan have store konsekvenser for chauffører og vognmænd, både sundhedsmæssigt og økonomisk, hvis det bliver en generel tendens.

SLD anerkender de bagvedliggende formål med erhvervelse og fornyelse af diverse EU-certifikater og beviser, men det må samtidig ikke føre til, at afholdelse af kurser mv. er en *driver* for udbredelse af smitten i et erhverv, der er vigtigt for forsyningsikkerheden.

SLD har den tilgang, at det i denne situation er hensigtsmæssigt, at der sikres en fleksibel fælles-europæisk løsning, idet situationen kan variere fra medlemsland til medlemsland. Det er centralt, at der finder en gensidig anerkendelse sted i de tilfælde, hvor certifikater og beviser er blevet forlænget. Når operatører udfører opgaver på tværs af medlemsstaterne, er der behov for en harmoniseret tilgang og løsning.

I forbindelse med fastlæggelsen tidsfrister bør man tage højde for den sundhedsmæssige udvikling af pandemien i betragtning, så dispensationerne



ikke forlænges mere en højst nødvendigt, men perioden må på den anden side heller ikke være for kort, så der opstår flaskehalse i systemet.

9 Forhandlingssituationen

Formandskabet forventes at sætte forslaget til Omnibus II-forordning på dagsorden for COREPER I den 3. februar, med henblik på opnåelse af mandat til at påbegynde forhandlinger med Europa-Parlamentet.

Forslaget har fået en generel positiv modtagelse blandt medlemsstaterne, idet at flere lande har efterspurgt en forlængelse af undtagelserne som beskrevet i Omnibus-forordningen, som følge af Covid-19 situationen.

Samtidigt har flere medlemsstater dog også betonet vigtigheden af muligheden for medlemsstaterne til ikke at benytte specifikke lempelser, såfremt det vurderes, at deres nationale omstændigheder ikke nødvendiggjorde forslagets lempelser.

Enkelte medlemsstater har også argumenteret for, at der bør tilføjes undtagelser fra visse bestemmelser vedrørende køre- og hviletider i forslaget. Kommissionen har dog anført, at dette ikke ville ligge indenfor forslagets anvendelsesområde, og det forventes derfor ikke at blive medtaget.

Flere medlemsstater har argumenteret for, at forslagets referenceperiode bør forlænges til den 30. juni 2021, grundet den store usikkerhed forbundet med pandemi-udviklingen i løbet af vinteren og foråret 2021. Flere medlemsstater har betydelige sagspukler som følge af nedlukninger, som man ikke mener man kan indhente før den 30. april 2021. Dertil mener disse medlemsstater, at der ville være en betydelig risiko for behovet for en "Omnibus III", hvis ikke referenceperioden forlænges.

Alle medlemsstater er dog enige i forslagets hastende karakter, og det forhold at der bør opnås en politisk aftale om forslaget med Europa-Parlamentet hurtigst muligt.

10 Regeringens generelle holdning

Regeringen er generelt positiv over for lovgivningstiltag, der hjælpe med at afbøde de negative konsekvenser af pandemien for transportsektoren. Regeringen kan derfor støtte forslagets intention om at skabe en ens tilgang til at imødegå nogle af de udfordringer Covid-19-pandemien har medført for transportbranchen på tværs af EU.

Selv om der ikke umiddelbart er udfordringer i Danmark, finder regeringen det som udgangspunkt vigtigt, at der findes fælles europæiske løsninger på de udfordringer, som 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 i forbindelse med bl.a. politiets tungvogns kontrol i Danmark.

Regeringen finder det generelt positivt, at Kommissionen giver mulighed for en fleksibel varetagelse af forpligtelser vedr. afholdelse af fælles beredskabsøvelser for rederier, skibsførere, havnefaciliteter og de relevante myndigheder. Den øgede fleksibilitet vurderes ikke at kompromittere sikkerheden for hverken skibe, besætning eller miljø.

Regeringen finder det dog vigtigt, at de lovgivningsmæssige undtagelser som dette forslag medfører kun finder sted i det omfang, det er strengt nødvendigt, og at de kan begrundes i udviklingen af Covid-19 pandemien. Dertil finder regeringen det også vigtigt, at lempelserne kun finder sted i det omfang, det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Regeringen finder det positivt, at medlemsstaterne i høj grad har mulighed for ikke at benytte flere bestemmelser, såfremt det ikke skønnes at være nødvendigt i det enkelte medlemsstat, eller fordi man allerede har implementeret alternative nationale foranstaltninger.

11 Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt udvalget.