



## GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

20. juni 2022

2022-3577

### **Kommissionens meddelelse om en beredskabsplan for transport**

KOM(2022) 211

#### **1. Resumé**

*Kommissionen fremsatte den 23. maj 2022 sin meddelelse om en beredskabsplan for transport.*

*I meddelelsen opstiller Kommissionen en værktøjskasse med i alt 10 konkrete initiativer, der skal medvirke til at styrke unionens modstandsdygtighed over for enhver form for fremtidig transportkrise.*

*Kommissionens meddelelse har ikke lovgivningsmæssige, økonomiske eller øvrige konsekvenser.*

*Regeringen bakker op om Kommissionens fokus på større modstandsdygtighed og bedre koordination mellem medlemslandene under kriser, hvilket blandt andet covid-19-pandemien viste et tydeligt behov for.*

*Regeringen byder de 10 initiativer velkommen og er tilfredse med, at Kommissionen først efter nøje overvejelser og konsekvensanalyser vil lægge op til tilpasning af EU's transportlovgivning til krisesituationer. I den forbindelse bør Kommissionen sikre, at sikkerhed og forbrugerrettigheder opretholdes under krisesituationer.*

#### **2. Baggrund**

Europa-Kommissionen præsenterede den 23. maj 2022 sin meddelelse om en beredskabsplan for transport. Meddelelsen kommer efter en periode, hvor EU's transportsektor de seneste to år er blevet hårdt ramt af to alvorlige kriser i form af hhv. covid-19-pandemien og Ruslands militære aggression mod Ukraine. Særligt covid-19-pandemien havde store konsekvenser for transportsektoren, hvor manglende europæisk koordinering af nationale foranstaltninger for at imødegå pandemien havde en negativ påvirkning af konnektiviteten på tværs af EU.



I Rådskonklusioner af 28. oktober 2020 om politiske overvejelser om en beredskabsplan for den europæiske godstransportsektor i tilfælde af en pandemi og andre større kriser<sup>1</sup>, opfordrede Rådet Kommissionen til at udarbejde en europæisk beredskabsplan for godstransport i tilfælde af pandemier og andre større kriser, ligesom Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet<sup>2</sup> fastsatte, at Kommissionen skulle udarbejde en kriseberedskabsplan for at sikre kontinuitet og koordination i transportsektoren. Kommissionens meddelelse er udformet på grundlag af de erfaringer, der er gjort, og de initiativer, der er taget under covid-19-pandemien, såsom meddelelsen om grønne baner<sup>3</sup>, retningslinjerne for søfarende<sup>4</sup> og Omnibus-forordningen<sup>5</sup>, der indfører midlertidige transportforanstaltninger.

Planen udgør endvidere et af målene under "Flagskib 8 — Styrkelse af det indre marked" (foranstaltning 58) i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet. Den supplerer foranstaltning 56, som går ud på at vurdere covid-19-pandemiens indvirkning på transportforbindelserne og konkurrencen på det indre marked. Beredskabsplanen fokuserer på transportsektoren, mens Kommissionen vil behandle de bredere spørgsmål om fri bevægelighed for varer, tjenesteydelser og personer på EU's indre marked og tilgængeligheden af produkter og tjenesteydelser i det kommende nødinstrument for det indre marked<sup>6</sup>.

### 3. Formål og Indhold

Kommissionens formål med meddelelsen er at foreslå og samle en værktøjskasse af initiativer til håndtering af enhver form for transportkrise. Ifølge Kommissionen bør initiativer til at håndtere transportkriser altid overholde følgende beredskabsprincipper:

---

<sup>1</sup> ST 12391/20 af 28. Oktober 2020

<sup>2</sup> COM(2020) 789 final af 9. december 2020

<sup>3</sup> C(2020) 1897 af 24. marts 2020

<sup>4</sup> C(2020) 3100 af 14. april 2020

<sup>5</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/698 af 25. maj 2020 om særlige og midlertidige foranstaltninger i lyset af covid-19-udbruddet vedrørende fornyelse eller forlængelse af visse certifikater, licenser og godkendelser eller tilladelser samt udsættelse af visse periodiske kontroller og efteruddannelser inden for visse områder af transportlovgivningen (EUT L 165 af 27.5.2020, s. 10).

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13181-Single-market-new-EU-instrument-to-guarantee-functioning-of-single-market-during-emergencies\\_da](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13181-Single-market-new-EU-instrument-to-guarantee-functioning-of-single-market-during-emergencies_da)



- I. **Proportionalitetsprincippet:** Der bør indføres foranstaltninger, så transport af varer eller personer kun begrænses som en sidste udvej. Alle foranstaltninger skal være behørigt begrundede, evidensbaserede og forholdsmæssige, være ledsaget af regelmæssig overvågning og revision og hurtig rapportering, være midlertidige og ophæves hurtigst muligt.
- II. **Ikke-forskelsbehandling:** Foranstaltningerne bør ikke give anledning til urimelig forskelsbehandling på grundlag af nationalitet, varers oprindelse eller forskelsbehandling mellem forskellige transportformer eller transporterede varer. De bør ligeledes sikre ikke-forskelsbehandling af transportarbejdere og passagerer.
- III. **Koordinering:** Alle foranstaltninger bør koordineres med transportmyndighederne gennem netværket af nationale kontaktpunkter inden for transport. Der bør etableres kommunikationskanaler mellem netværket, EU og internationale horisontale krisestyingsfora.
- IV. **Gennemsigtighed, kommunikation og dialog:** Alle foranstaltninger bør formidles klart og tydeligt til de berørte interessenter, inden de træder i kraft, drøftes med dem og om nødvendigt tilpasses. Der bør foregå en løbende dialog med interessenter, herunder internationale partnere.
- V. **Sammenhæng med EU's politik:** Nationale og lokale foranstaltninger, der skader det fælles europæiske transportområdes funktion, skal undgås. Når der er indført transportrelaterede beredskabsforanstaltninger på EU-plan, bør de relevante myndigheder straks ophæve de nationale foranstaltninger.
- VI. **Transportsystemets integritet:** Foranstaltninger til løsning af problemer inden for én transportform bør tage hensyn til og gøre fuld brug af alle transportformer.
- VII. **Omsorg for passagerer med særlige behov:** Der bør udvises særlig opmærksomhed over for behovene hos passagerer og grupper af passagerer i sårbare situationer.
- VIII. **Omsorg for transportarbejdere:** Transportarbejdere bør have sikre og hensigtsmæssige arbejdsvilkår.



Konkret foreslår Kommissionen en værktøjskasse med 10 foranstaltninger til at styrke transportsektorens kriseberedskab og indsatskapacitet. Alle disse 10 foranstaltninger bør anvendes i overensstemmelse med ovennævnte beredskabsprincipper.

### *1. Tilpasning af EU's transportlovgivning til krisesituationer*

Kommissionen ønsker, hvor det er relevant, at indføre bestemmelser i EU's transportlovgivning, der gør dem bedre egnede til at håndtere større kriser. Disse bestemmelser bør dog ikke føre til unødige undtagelser fra anvendelsen af EU-retten. Det bør derfor nøje overvejes, om sådanne bestemmelser bør indføres i forbindelse med ændring eller vedtagelse af en bestemt forordning eller et bestemt direktiv. Der bør foretages konsekvensanalyser for at vurdere, om der er behov for nødklausuler, og hvordan de bør udformes. F.eks. vil Kommissionen analysere, om det er hensigtsmæssigt midlertidigt at gøre anvendelsen af vejtransportreglerne om kørselsrestriktioner og køretider mere fleksibel og samtidig værne om transport-sikkerheden. Disse permanente bestemmelser kan afspejle de midlertidige foranstaltninger, der er indført som reaktion på covid-19-krisen, såsom dem, der blev indført under Omnibus I<sup>7</sup> og II<sup>8</sup>.

### *2. Sikring af tilstrækkelig støtte til transportsektoren*

Ifølge Kommissionen hænger styrkelsen af transportsektorens robusthed nøje sammen med forbedringer i konnektiviteten og bæredygtigheden af EU's transportsystem. Kommissionen vil derfor fortsat nøje følge og støtte gennemførelsen af genopretnings- og resiliensfaciliteten, som vil bidrage til at gøre transportsektoren mere robust for alle transportformer, og som medlemsstaterne planlægger at afsætte betydelige dele af til transportsektoren.

For at kunne reagere hurtigt på fremtidige kriser bør Kommissionen og medlemsstaterne dog kunne mobilisere andre midler, hvis det er relevant, afhængigt af krisens art. En mulighed kan være økonomisk bistand ved midlertidig fritagelse for betalingsforpligtelser, ligesom behovet for midlertidig statsstøtte vil blive analyseret fra sag til sag.

### *3. Opnåelse af fri bevægelighed for varer, tjenesteydelser og personer*

---

<sup>7</sup> Forordning (EU) 2020/698 af 25. maj 2020

<sup>8</sup> Forordning (EU) 2021/267 af 16. februar 2021



Kommissionen ønsker, at systemet med grønne baner, som det lykkedes at indføre under covid-19-pandemien, skal kunne reaktiveres, når det er nødvendigt for at håndtere nye kriser, der berører EU's transportsektor. Dette for at minimere kontroller, screeninger og andre formaliteter ved de nationale grænser, når medlemslandene som en sidste udvej har indført midlertidig grænsekontrol ved de interne grænser. I praksis skal de grønne baner medvirke til, at der maksimalt er 15 minutters ventetid ved unionens interne grænseovergange.

Kommissionen planlægger ligeledes at foreslå et nødinstrument for det indre marked i 2022. Det skal samlet set skabe en ramme for gennemførelsen af kriseberedskabsforanstaltninger, der så vidt muligt sikrer fri bevægelighed for varer, tjenesteydelser og personer, tilgængelighed af produkter og tjenesteydelser samt gennemsigtighed og koordinering. Ydermere opfordrer Kommissionen medlemsstaterne til at overveje at ophæve alle restriktioner for adgang til vejnettet på deres område for at lette vejgodstransporten og den nødvendige frie bevægelighed for transportarbejdere, ligesom man også fortsat bør anerkende certifikatet for internationale transportarbejdere, der udfører grænseoverskridende tjenester, som foreslået i bilag 3 til meddelelsen om grønne baner<sup>9</sup>.

Desuden mener Kommissionen, at hvis der opstår en krise svarende til covid-19, bør Kommissionen og medlemsstaterne bygge videre på erfaringerne med at udvikle en fælles model for digitale kontaktopsporingsformularer i EU<sup>10</sup> og en platform for udveksling af passageroplysninger med henblik på grænseoverskridende kontaktopsporing.

#### *4. Håndtering af flygtningestrømme og hjemsendelse af strandede passagerer og transportarbejdere*

For at håndtere flygtningestrømme og hjemsendelser bedst muligt opfordrer Kommissionen medlemsstater med ambassader eller konsulater i lande uden for EU til at øge deres konsulære kriseberedskab gennem lokale beredskabsplaner.

---

<sup>9</sup> C(2020) 1897 af 24. marts 2020

<sup>10</sup> Gennemførelsesafgørelse 2021/858 og gennemførelsesafgørelse 2021/1212 fastlægger retsgrundlaget for udveksling af oplysninger om smittede passagerer og eksponerede personer med henblik på grænseoverskridende kontaktopsporing.



Ligeledes bør medlemsstaterne ifølge Kommissionen oprette transitkorridorer for private chauffører og deres passagerer (uanset deres nationalitet), der hjemsendes. Medlemsstaterne bør derudover også sikre, at mindst én lufthavn i deres land kan anvendes til hjemsendelse af borgere og internationale nødhjælpsflyvninger.

Medlemsstaterne bør ydermere hjælpe tredjelandsstatsborgere, der ankommer fra konfliktområder eller andre kriseramte områder, herunder hjælpe dem med at rejse videre. Dette kan omfatte etablering af modtagefaciliteter og sikre transitkorridorer, midlertidig fravigelse af specifikke krav (f.eks. transittilladelser) og gennemførelse af grænsekontrol på et sikkert sted væk fra grænsen for at undgå, at der dannes lange køer.

Endelig bør medlemsstaterne ifølge Kommissionen gøre en målrettet indsats og integrere hensynet til handicappede i alle ovennævnte foranstaltninger.

#### *5. Sikring af et minimum af transportforbindelser og beskyttelse af passagerer*

Når transporttjenester er under pres, er det ifølge Kommissionen vigtigt, at der er tilstrækkelig offentlig kollektiv trafik i og mellem byer og regioner. Kommissionen opfordrer i den forbindelse medlemsstaterne til at overveje procedurer for hastetildeling af kontrakter om offentlige tjenesteydelser for kollektiv transport eller ændring af eksisterende kontrakter for at opfylde offentlighedens rejsebehov under krisetider.

I forlængelse af ovenstående opfordrer Kommissionen ligeledes regionale og lokale transportmyndigheder til at øge deres beredskab, så de er mere modstandsdygtige over for nødsituationer og kriser. Dette forventes også at blive afspejlet i en henstilling fra Kommissionen om planer for bæredygtig bytrafik, der er planlagt i 2022, ligesom man også arbejder med sikkerhed og modstandsdygtighed i Kommissionens forslag til ny TEN-T-forordning.

Endelig vil Kommissionen undersøge muligheden for at gennemføre lovgivningsinitiativer, der kan beskytte passagerer mod risikoen for en likviditetskrise eller insolvens blandt transportvirksomheder, hvilket er situationer, der ofte kan indtrække under en krise.

#### *6. Udveksling af transportoplysninger*



Ifølge Kommissionen er udveksling af oplysninger mellem de vigtigste transportaktører afgørende for at opretholde mobiliteten under kriser. Kommissionen, medlemsstaternes myndigheder, EU-agenturer, andre EU-institutioner, transportvirksomheder, passagerer, transportarbejdere, virksomheder samt transportorganisationer og -sammenslutninger bør derfor dele og have adgang til ajourførte oplysninger, så de kan løse problemer i fællesskab.

Hvis vigtige kommunikationssystemer angribes, bør der etableres alternative systemer og backupsystemer fra myndighedernes side i de enkelte medlemsstater for at sikre en effektiv kommunikation mellem interessenterne. Kommissionen vil derfor overveje alternative måder at kommunikere og indsamle oplysninger på for at give adgang til realtidsoplysninger, hvis de sædvanlige kanaler afbrydes.

#### *7. Øget koordinering af transportpolitikken*

Kommissionen ønsker fortsat, at netværket af nationale kontaktpunkter inden for transport<sup>11</sup> skal være i centrum af drøftelserne om transportkriser. Ifølge Kommissionen vil det bidrage til at forhindre parallel beslutningstagning og gøre det muligt at reagere hurtigt og håndtere særlige transportforhold i et forum, der har teknisk viden om sektoren.

På den baggrund ønsker Kommissionen at styrke sin og netværkets rolle ved at gøre det til et mere permanent netværk, som har et større udvalg af opgaver og kan reagere hurtigt, når det viser sig nødvendigt. Netværket bør ifølge Kommissionen fortsat arbejde fleksibelt og uformelt for at kunne reagere hurtigt på en krise, der forårsager varige og alvorlige forstyrrelser i EU's transportsystem. Netværket bør tjene som et forum for drøftelse, gennemførelse og deaktivering af beredskabsforanstaltninger. Kommissionen vil fortsat lede netværket, hvor den vil sikre informationsstrømmen mellem netværket, IPCR<sup>12</sup>, andre rådsgupper samt EU-fora og internationale fora. Det er ligeledes tiltænkt, at netværket skal deltage i beredskabstests, når det er relevant.

#### *8. Styrkelse af cybersikkerhed*

Kommissionen vil intensivere cybersikkerhedssamarbejdet med Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA), Det

---

<sup>11</sup> Transportministeriet repræsenterer Danmark i netværket.

<sup>12</sup> Rådets integrerede ordning for politisk kriserespons



Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA), EU's Jernbaneagentur (ERA), Den Europæiske Unions Agentur for den Operationelle Forvaltning af Store IT-Systemer inden for Området med Frihed, Sikkerhed og Retfærdighed og ENISA. EU's nuværende luftfarts- og søfartslovgivning forpligter myndigheder og interessenter til at foretage risikovurderinger, der identificerer kritiske data og systemer og etablerer passende foranstaltninger til imødegåelse af eventuelle resterende risici. Disse foranstaltninger bør videreudvikles for at forbedre cyberbevidsthed, cyberrobusthed, uddannelse og informationsudveksling.

I sit parallelle forslag til revision af direktivet om net- og informationsikkerhed<sup>13</sup> foreslår Kommissionen endvidere at styrke robustheden og beredskabet ved at kræve, at organisationer, herunder organisationer i transportsektoren, indfører foranstaltninger til sikring af kontinuitet og varetagelse af krisestyring. Endelig vil Kommissionen fortsat samarbejde med internationale partnere om at opbygge et forsvar mod cybertruslen.

#### *9. Afprøvning af beredskabet for transport*

Kommissionen foreslår sammen med relevante agenturer og aktører at gennemføre beredskabstest- og øvelser for at vurdere krisebereidskabet i overensstemmelse med værktøjskassen i Kommissionens meddelelse om beredskabsplan for transport. Disse beredskabsøvelser bør ifølge Kommissionen integreres i Kommissionens generelle krisestyringssystem og så vidt muligt indgå i eksisterende EU-øvelser for at maksimere input og resultater.

Ifølge Kommissionen vil de erfaringer, der kan opnås i forbindelse med disse beredskabsøvelser gavne transportindustrien og myndighederne, når de udarbejder deres egne beredskabsplaner. Netværket af nationale kontaktpunkter for transport vil ligeledes kunne erfaringsudveksle fra disse beredskabsøvelser.

#### *10. Samarbejde med internationale partnere*

Enhver krise, der påvirker EU's transportsystem, kan have en global dimension. Ifølge Kommissionen har Covid-19-pandemien og Ruslands invasion af Ukraine understreget vigtigheden af gennem transportfællesskabet at samarbejde med Vestbalkan, så de grønne baner kan fungere effektivt uden for EU, og vigtigheden af at udvide TEN-T-nettet. Kommissionen og EU's Udenrigstjeneste vil

---

<sup>13</sup> COM(2020) 823 final 16. december 2020





fortsat arbejde for at fremme kriseberedskabet i alle relevante internationale fora og organisationer såsom Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) og Den Internationale Søfartsorganisation (IMO). Den planlagte ændring af Schengengrænsekodexen for at strømline proceduren for vedtagelse af ikkevæsentlige rejserestriktioner fremhæver desuden behovet for at have et godt samarbejde med tredjelande.

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

Ikke relevant.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Ikke relevant.

#### **6. Gældende dansk ret**

Ikke relevant.

#### **7. Konsekvenser**

##### ***Lovgivningsmæssige konsekvenser***

Kommissionens meddelelse har ikke lovgivningsmæssige konsekvenser.

##### ***Økonomiske konsekvenser***

Kommissionens meddelelse har ikke økonomiske konsekvenser.

##### ***Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet***

Kommissionens meddelelse har ikke øvrige konsekvenser eller indvirkning på beskyttelsesniveauet.

#### **8. Høring**

Kommissionens meddelelse har været sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 25. maj med frist den 15. juni.

Dansk Erhverv



Dansk Erhverv støtter op om Kommissionens meddelelse om en beredskabsplan for transport.

Det er en vigtig samfundsopgave at opretholde mobiliteten, forsyningssikkerheden og adgangen til kritisk infrastruktur i en krisesituation, da det er en grundlæggende forudsætning for samfundets basale funktion.

Covid-19-pandemien og krigen i Ukraine illustrerer meget klart behovet for en fælles EU-indsats for at imødegå større kriser, herunder på transportområdet.

Kommissionens meddelelse er derfor en vigtig ramme og styringsredskab for fremtidige kriser på transportområdet. De fremlagte beredskabsprincipper og forslag til værktøjskasse med foranstaltninger til at styrke transportsektorens kriseberedskab er overordnet set fornuftige og balancerede, og Dansk Erhverv bakker op om dem.

Transportsektoren bliver meget hårdt ramt, når landene indfører ukoordinerede nationale foranstaltninger, der hæmmer den grænseoverskridende transport. Det skal derfor undgås, og i stedet er det afgørende, at initiativer og tiltag i videst mulig omfang koordineres og udgår fra EU. Initiativet om "green lanes" var eksempelvis afgørende for at opretholde godstransporten i Europa under pandemien.

Selv i en krisesituation er det afgørende at værne om EU's grundlæggende værdier om fri bevægelighed. Alle begrænsninger må være velbegrundet og koordineret, ligesom det er vigtigt, at de er ikke-diskriminerende og proportionale, bl.a. af hensyn til forsyningssikkerheden, kritiske transportarbejdere og grænsearbejderes mulighed for at krydse grænserne. Særligt i grænseregioner, hvor der er en høj grad af integration på fx arbejdsmarkedet på tværs af landene, er det vigtigt.

Under covid-19-pandemien indførte flere medlemsstater kontakt-opsporingsformularer og andre erklæringer (f.eks. sundhedserklæringer, erklæringer om indrejse på et område) på en ukoordineret måde. Særligt på luftfartsområdet var der krav og restriktioner, som medførte store og unødvendige ulemper og forvirring for de rejsende. Det vil lette byrderne for de enkelte rejsende, hvis ansvaret for eksempelvis at indgive diverse indrejseformularer o.lign. til myndighederne ligger hos luftfartsselskaberne i det omfang, de allerede ligger inde med oplysningerne. Store byrder på de enkelte



rejsende er en hæmmende faktor for at genrejse mobiliteten, der er afgørende for forretningslivet og turismen.

Under pandemien blev der introduceret en række restriktioner og foranstaltninger for at dæmme op for udbruddet og udbredelsen af virus, der begrænsede internationale og indenlandske rejser (fx grænselukninger, karantæne, test mv.). Dette har i sagens natur haft store samfundsmæssige og personlige omkostninger. Fremtidige rejserestriktioner bør være sundhedsmæssigt og videnskabeligt funderet. Under covid-19-krisen har dette i flere tilfælde desværre vist sig ikke at være tilfældet. Flere undersøgelser om effekten af restriktioner på inddæmning af Omikron fra Storbritannien, Italien og Finland påviser således, at de indførte testkrav forud for afgang med fly til disse lande ikke havde en nævneværdig effekt sammenlignet med, hvis der ikke havde været disse restriktioner. Effekten var således en mindre forsinkelse af udbredt samfundssmitte, men intet effektivt stop. Tilsvarende ville indførelse af disse restriktioner på selve dagen, hvor Omikron blev detekteret i Sydafrika heller ikke have haft anden effekt end en forsinkelse af udbredt samfundssmitte.

Dansk Erhverv er derfor meget tilfreds med proportionalitetsprincippet som et bærende princip for Kommissionens beredskabsplan, hvori det understreges, at alle foranstaltninger skal være behørigt begrundede, evidensbaserede og forholdsmæssige og håber, at der fremadrettet bliver taget udgangspunkt i gældende undersøgelser på området som nævnt ovenfor.

#### Danske Havne

Danske Havne vil gerne påpege, at de danske erhvervshavne udgør kritisk infrastruktur og er afgørende for at opretholde af forsyningssikkerhed ligesom de spiller en helt central rolle i den igangværende transition mod produktion og transport af bæredygtig energi.

Endvidere er det i tilknytning til cybersikkerhed vigtigt at fremhæve, at også havnene i kraft af deres funktion er mål for cybertrusler og cyberangreb.

#### Danske Rederier

Vi noterer os, at forslaget ser på transportsektoren forstået bredt, herunder søfart, samt at der som eksempler på kriser beredskabsplan for transport skal kunne nævnes COVID-19, krigen i



Ukraine og cybertruslen. Vi har nedenstående bemærkninger til forslaget, og vores bemærkninger har primært et maritimt afsæt:

I forbindelse med COVID-19 pandemien oplevede transportsektoren i forbindelse med grænsekrydsninger udfordringer når de enkelte EU-lande havde forskellige nationale restriktioner. Selvom der fra myndighedernes side var fokus på at opretholde forsynings-sikkerheden med de ”grønne baner” på land, så oplevede færgeredierne (ro-pax) på de ”blå grænser”, at det forretningsmæssige grundlag blev udfordret, når restriktioner blev indført med meget kort varsel og ramte deres passagertransport. Derfor blev kompensationsordninger også budt velkomne.

I lighed med, at det i forslaget anbefales at der i de nationale beredskabsplaner indgår ”grønne baner” på land, bør der også være fokus på opretholdelse af en smidig godstransport via de ”blå grænser”.

Med hensyn til cybersikkerhed, så er det vigtigt, som det også nævnes i forslaget, at Kommissionen arbejder tæt sammen med Den Internationale Søfartsorganisation (IMO). I den forbindelse er det vigtigt at huske, at handelsskibene ofte indgår i en global forsyningskæde, som ikke er begrænset til Europa.

Under COVID-19 oplevede mange rederier som særligt benytter besætningsmedlemmer fra ikke EU-lande store udfordringer med at få gennemført deres besætnings-skift. I flere tilfælde betød restriktioner og lukkede grænser at besætningsmedlemmerne i lange perioder ikke kunne blive afløst eller havde mulighed for at komme i land. Derfor kan Danske Rederier kun støtte forslaget om, at samarbejdet mellem alle interessenter styrkes. Det skal dog også bemærkes, at vi savner en løsning på et af de uoverstigelige problemer vi oplevede under COVID-19, nemlig udstedelse af Schengen Visa. Det er muligvis noget der adresseres et andet sted, men vi ser gerne et specifikt EU initiativ på dette punkt.

### DI Transport

DI Transport har modtaget ovennævnte meddelelse fra EU-Kommissionen med forslag til en beredskabsplan for transport i høring.

DI Transport finder, at meddelelsen er et hensigtsmæssigt og fornuftigt initiativ set i lyset af den igangværende krise i Ukraine og Covid-19 pandemien, der for begges vedkommende har ramt EU's transportsektor hårdt.



EU-Kommissionen har med meddelelsen fremlagt en righoldig værktøjskasse til håndtering af alle tænkelige transportkriser. DI Transport støtter, at meddelelsen favner så bredt.

Håndteringen af Covid-19 krisen viste hvor vigtig koordinering mellem EU-landene er, herunder etableringen af Green Lanes, og endvidere, at kommunikation mellem de nationale kontaktpunkter var afgørende for at holde forsyningskæderne intakte. Det er afgørende, at sikre den fri bevægelighed for varer, gods, tjenesteydelser og personer, som er grundlaget for EU's funktion.

DI Transport støtter de enkelte punkter (værktøjer) i meddelelsen, men bemærker, at en meddelelse jo ikke i sig selv har retsvirkning, hvorfor det imødeses at Kommissionen lovgivningsmæssigt skubber på for at gøre EU's transportsektor mere robust – både via de igangværende sager som fremhæves i meddelelsens konklusion og via nye initiativer.

#### Erhvervsflyvningens Sammenslutning

Erhvervsflyvningens Sammenslutning kan tilslutte sig forslagene til en øget beredskabsplanlægning og har ikke bemærkninger til forslaget.

#### Forbrugerrådet Tænk

Forbrugerrådet Tænk velkommer Europa-Kommissionens forslag til en beredskabsplan for transport. De seneste års kriser har vist, at beredskabsplaner ikke blot er nyttige, men også yderst nødvendige for at kunne håndtere eksterne og akut opståede forstyrrelser i EU's transportsystem og gøre det mere robust for fremtiden. Vi imødeser i den forbindelse Kommissionens fokus på bedre koordinering af nationale foranstaltninger og reduktion af reaktionstiden, samt det øgede fokus på afprøvning af beredskabet for transport.

For så vidt angår økonomisk bistand og støtte, som reaktion på fremtidige kriser, lægger vi fra Forbrugerrådet Tænk vægt på, at sådanne ordninger indeholder grønne krav, som kan være med til at understøtte den grønne omstilling af transportsektoren i en mere bæredygtig retning.

Vi finder det positivt, at man fra Kommissionens side lægger vægt på de 6 bærende principper om proportionalitet, ikke-forskelsbehandling, koordinering, gennemsigtighed, sammenhæng i EU's transportpolitik, transportsystemernes integritet og ikke mindst omsorg for passagerer med særlige behov.



For Forbrugerrådet Tænk er det afgørende, at der i Europa-Kommissionens beredskab er lagt vægt på sikring af et minimum af transportforbindelser og beskyttelse af passagerer, og at der er fokus på at mindske de udfordringer passagerne kan opleve ved krydsning af landegrænser.

Vi velkommer i den forbindelse Kommissionens fokus på at forbedre TEN-T nettets sikkerhed og modstandsdygtighed samt et kommende forslag om lovgivningsinitiativer, der kan beskytte og styrke passagernes rettigheder mod insolvens og likviditetskriser. Passagerrettigheder bliver ekstra vigtige i krisetider. Vi vil i den forlængelse kvittere for, at Kommissionen hidtil har fastholdt passagerrettighederne i spørgsmålet om tilbagebetaling af vouchers, når rejser aflyses.

### ITD

Vi støtter helt generelt op om beredskabsplanen og de erfaringer, som Kommissionen har gjort sig i forbindelse med kriserne om, hvor vigtig transportsektoren er for alle europæere. Der er brug for fælles løsninger, når vi står overfor kriser, og der er brug for et beredskab, som kan træde hurtigt til.

Baggrunden for beredskabsplanen er, at den europæiske transportsektor er blevet ramt hårdt af to kriser; coronakrisen og krigen i Ukraine. Herudover peger Kommissionen også på udbruddet af den islandske vulkan Eyjafjallajökull den 14. marts 2010 og sammenstyrtningen af Rastatt-tunnelen den 12. august 2017, som to begivenheder, der også havde en systemisk indvirkning på transportsektoren, både for passagerer og gods.

I Kommissionens meddelelse peges der blandt andet på grønne bannere og omnibus-forordningerne, som var med til at sikre forsyningslinjerne under coronakrisen. Vi er enige i dette, og vi oplevede i ITD en meget tæt og løbende koordinering både på EU-plan og med den danske regering ift. at løse de udfordringer, som der opstod under corona, og det var med til at sikre, at krisen ikke blev forværret pga. brudte forsyningslinjer.

Hvis kriserne har lært os noget, så er det, hvor dybt afhængige vi er af at have et velfungerende indre marked for transport, hvor lastbiler kan køre gnidningsfrit over grænserne, og hvor der politisk arbejdes for at sikre tilstrækkelig kapacitet, så vi undgår forstyrrelser i markedet.



Her er det vigtigt for os at bemærke, at der er sket meget det seneste års tid, og vi befinder os aktuelt i en forsyningskrise, som i øjeblikket også er med til at drive inflationen i hele verden op.

Den nuværende forsyningskrise tager sit udspring i coronakrisen, og skyldes blandt andet nedlukninger i kinesiske havne og kapacitetsproblemer i den internationale skibsfart.

Det har allerede stor betydning for den globale økonomi, og det forventes at blive endnu værre på grund af den akutte og alvorlige mangel på lastbilchauffører i hele EU. Det anslås, at der mangler mindst 500.000 lastbilchauffører i Europa, og det er et problem, som skal løses, hvis ikke EU skal risikere at forsyningskrisen udvikler sig til en regulær økonomisk krise.

Den aktuelle udfordring med at få transporteret korn ud af Ukraine viser, hvilke udfordringer, der kan opstå, hvis kapaciteten i transportmarkedet ikke bliver øget.

Det handler blandt andet om, at der på EU-plan skal udarbejdes en handlingsplan for at sikre større kapacitet og flere chauffører, og det handler om at gennemgå administrationen af de gældende regler på transportområdet med henblik på at sikre en smidig og effektiv sagsbehandling uden at gå på kompromis med fx Vejpakkens formål om at sikre fair og lige konkurrencevilkår på tværs af grænserne.

I forhold til Kommissionens værktøjskasse med ti foranstaltninger til at styrke transportsektorens kriseberedskab og indsatskapacitet, har vi følgende bemærkninger:

#### *1. Tilpasning af EU's transportlovgivning til krisesituationer*

Vi støtter op om Kommissionens ønske om at tilpasse EU-lovgivningen, så den bedre kan håndtere krisesituationer, men vi mener, at det er helt forkert at blande det politiske ønske om at flytte gods fra vej og over på bane ind i denne diskussion. Lastbiltransport er i langt de fleste tilfælde mest effektiv, og den eksisterende kapacitet på terminalerne bliver slet ikke udnyttet. Et initiativ som dette risikerer at forværre den igangværende forsyningskrise og bør blive anset for at være uansvarlig.

Kommissionens politiske prestigeprojekt med at få mere gods på bane har været forfulgt i EU-regi siden starten af 1990'erne, er der blevet investeret flere 100 milliarder euro i en styrkelse af jernbanen og i at sikre et modalskifte. Det er bl.a. sket under Marco Polo-



programmet, Shift2Rail ligesom langt størsteparten af CEF-midlerne har været allokert til jernbanen.

Det har formentlig været den dyreste og mindst effektive løsning til at sikre mere bæredygtig transport i EU, da resultatet blot har været, at transport ad vej i dag står for en større andel af transporten i EU. Over tre fjerdele af alt transport inden for EU foregår i dag ad vej.

Man kunne her fokusere på de lavthængende frugter, som en revision af vægt- og dimensionsbestemmelserne, der er et helt centralt værktøj til at optimere transport- og logistikbranchen, og derved også reducere erhvervets udledning.

Herhjemme har det løbende fokus på optimering af bestemmelserne været en helt afgørende faktor for, at transportvirksomhederne lykkes med at holde CO<sub>2</sub>-udledningen på et relativt stabilt niveau siden 1990 til trods for, at de transporterede godsmængder er steget i hele perioden.

Vi mener modsat, at det er klogt, at Kommissionen vil analysere, om det er hensigtsmæssigt midlertidigt at gøre anvendelsen af vejtransportreglerne om kørselsrestriktioner og køretider mere fleksible, under iagttagelse af trafiksikkerheden. Her vil det blandt andet være relevant at kigge på hensigtsmæssigheden af både at have køre- og hviletidsregler og arbejdstidsregler for chauffører og vognmænd.

## *2. Sikring af tilstrækkelig støtte til transportsektoren*

Vi bakker op om, at der er afsat midler til transportsektoren, men vi mener, at disse midler skal bruges langt klogere. Der er fx blevet brugt milliarder af euro på jernbanesektoren uden nogen særlig effekt, og vi ser gerne at langt flere midler går til små- og mellemstore virksomheder og til vejtransportsektoren.

Hvis man havde brugt bare en brøkdel af de midler, som man har brugt på at forsøge at flytte mere gods over på jernbane på den grønne omstilling af vejtransportsektoren, så ville EU være væsentlig tættere på at indfri klimaambitionerne.

Et andet oplagt sted at fokusere er også på mere digitalisering af hele transportkæden, fx ved udbygning af eFTI-forordning, ved større grad af anerkendelse af digitale dokumenter og ved at sikre større interoperabilitet i administrationskravene.





### *3. Opnåelse af fri bevægelighed for varer, tjenesteydelser og personer*

Vi mener, at EU permanent bør indføre grønne baner ved grænseovergange til at sikre et hurtigt flow i den grænseoverskridende transport og sikre et velfungerende indre marked. Derudover er det en god idé at ophæve alle restriktioner for adgang til vejnettet på medlemslandenes område (forbud mod weekendkørsel, nattekørsel, visse transportsektorer for at mindske støjniveauet osv.) for at lette vejgodstransporten og den nødvendige frie bevægelighed for transportarbejdere.

Det tyske forbud mod søndagskørsel er fx til stor gene for den danske transportbranche, som er afhængige af at køre gennem Tyskland for at få adgang til resten af det europæiske marked. Dette er i sig selv en sag, som ITD opfordrer den danske regering til at tage op overfor Tyskland.

I forbindelse med humanitær transport og lignende bør det ligeledes belyses, hvordan man kan dispensere fra arbejdstidsreglerne for mobile arbejdstagere på samme måde, som man kan indføre undtagelser for køre- og hviletidsreglerne, da der ellers vil ske overtrædelser af reglerne, som kan sanktioneres efterfølgende. Det er langt fra hensigtsmæssigt.

### *4. Håndtering af flygtningestrømme og hjemsendelse af strandede passagerer og transportarbejdere*

ITD har ikke kommentarer til denne del.

### *5. Sikring af et minimum af transportforbindelser og beskyttelse af passagerer*

Vi mener, at der skal ske en øget harmonisering i kravene til transport i byerne.

I øjeblikket er der en jungle af forskellige regler i forskellige byer, som gør transporten ineffektiv og forsinker leveringer. Her glemmer man ofte hensynet til, at folk der bor i byer, også har brug for at få varer leveret til supermarkeder, hospitaler m.v.

### *6. Udveksling af transportoplysninger*

Vi mener, at det er vigtigt at sikre en øget informationsudveksling og en nemmere adgang til informationer. Dette kan fx sikres via



øget anvendelse af ITS og udvikling af fælles indgange til informationer for virksomheder og borgere. Brugen af Galileo Green Lanes-appen er et godt eksempel, og appen kan sagtens videreudvikles. Helt grundlæggende bør der etableres ”en indgang” for transportvirksomheder i EU – også med henblik på at lette kontrol og håndhævelse for både virksomheder og myndigheder.

#### *7. Øget koordinering af transportpolitikken*

Vi er helt enige i, at der er et behov for øget koordination af transportpolitikken, og vi opfordrer Kommissionen til at udbygge samarbejdet og opbygge ressourcer til bedre at kunne overvåge trafikafviklingen i det indre marked.

#### *8. Styrkelse af cybersikkerhed*

Vi er helt enige med det store fokus på vigtigheden af cybersikkerhed. Danske transport- og logistikvirksomheder står over for gennemgribende digitalisering i de kommende år, og her er cybersikkerhed afgørende for at undgå forstyrrelser i forsyningsikkerheden.

Det er her vigtigt, at der udover fokus rettet mod kritisk infrastruktur også er fokus på tiltag, der kan øge cybersikkerheden blandt virksomhederne. Et angreb mod en enkelt virksomhed kan fx lamme andre virksomheder, fordi transportsystemet er så integreret, som det er.

#### *9. Afprøvning af beredskabet for transport*

Vi mener, at det er vigtigt at beredskabet løbende bliver testet, ligesom der løbende bør blive foretaget evalueringer af, hvor presset forsyningsikkerheden er inden for EU. Fx står vi lige pt. i en alvor situation, hvor advarselslamperne burde blinke.

#### *10. Samarbejde med internationale partnere*

Det er vigtigt, at EU samarbejder med internationale partnere, da forsyningskæder ofte er globale. Fx har forstyrrelser i havne i Kina eller blokaden i Suez stor betydning for EU. Det gælder også på området for cybersikkerhed.

De globale forsyningskæder fungerer som et spil dominobrikker. Hvis én brik vælter, så risikerer alle brikker at vælte. Det er præcis det frygtscenarie, vi kigger ind i med den historisk store mangel på



lastbilchauffører, som skal løses, hvis EU ikke skal stå i en endnu større krise i nærmeste fremtid.

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

Det forventes, at Kommissionens meddelelse generelt vil blive modtaget positivt af de andre medlemslande.

## **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen byder Kommissionens meddelelse om beredskabsplan for transport velkommen.

Krigen i Ukraine og i særdeleshed covid19-pandemien har vist, at et tæt samarbejde i EU er essentielt for at klare sig godt igennem en krise.

Det er positivt, at man nu i højere grad har en beredskabsplan med en række konkrete værktøjer, man kan overveje at tage i brug afhængigt af krisens karakter.

Regeringen finder det positivt, at beredskabsplanen har et bredere sigte end blot pandemier – på den måde er transportsektoren mere modstandsdygtig over for kriser af forskelligartet karakter.

Regeringen støtter den overordnede ambition om tilpasning af EU-lovgivning til krisesituationer, så man undgår administrative byrder og dobbeltregulering. Regeringen ønsker dog, at det skal være valgfrit for medlemslandene, om de ønsker at gøre brug af eventuelle krisebestemmelser i EU-lovgivningen. Ligeledes bør man sikre, at sikkerhed og forbrugerrettigheder opretholdes under krisesituationer. På den baggrund er regeringen tilfreds med, at Kommissionen først efter nøje overvejelser og konsekvensanalyser vil lægge op til tilpasning af EU's transportlovgivning til krisesituationer.

Regeringen støtter ligeledes, at der findes løsninger på problemstillinger for søfarten i forbindelse med transport på tværs af grænser i krisesituationer. Løsningerne bør dog tilpasses søfartens særlige karakteristika som en global sektor, der ofte kræver et sigte ud over Europas grænser.

Regeringen vil løbende forholde sig til forslag om ændringer til gældende EU-lovgivning i relation til øget modstandsdygtig og beredskab. I den forbindelse er det fortsat regeringens holdning, at



man fortsat ikke støtter op om, at det skal være et krav om et fælles EU kontaktopsporingssystem.

### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.