



Rådet for  
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 29. oktober 2020  
(OR. en)

12405/20

TRANS 501  
MAR 141  
AVIATION 198  
COVID-19 2

### FØLGESKRIVELSE

---

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	28. oktober 2020
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

---

Komm. dok. nr.:	COM(2020) 685 final
Vedr.:	MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN om opgradering af grønne baner til transport for at holde økonomien kørende under genopblusningen af covid-19-pandemien

---

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2020) 685 final.

Bilag: COM(2020) 685 final



Bruxelles, den 28.10.2020  
COM(2020) 685 final

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL  
EUROPA-PARLAMENTET, DET EUROPÆISKE RÅD OG RÅDET**

**om opgradering af grønne baner til transport for at holde økonomien kørende under  
genopblusningen af covid-19-pandemien**

# MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, DET EUROPÆISKE RÅD OG RÅDET

## om opgradering af grønne baner til transport for at holde økonomien kørende under genopblusningen af covid-19-pandemien

### I. Indledning

1. Ved udbruddet af covid-19-pandemien i begyndelsen af foråret 2020 lukkede medlemsstaterne med henblik på at beskytte folkesundheden ofte deres grænser på en fragmenteret og ukoordineret måde, herunder i forbindelse med omsætning af varer. Dette forårsagede i begyndelsen en afbrydelse af det indre marked med lange ventetider for fragtkøretøjer ved grænserne og standsede fragtflyvninger, hvilket udløste mangel på og usikkerhed med hensyn til levering af varer. Det resulterede i panikkøb og knaphed på selv vigtige medicinalvarer.
2. Kommissionen vedtog derfor meddelelsen om indførelse af grønne baner<sup>1</sup> den 23. marts som opfølgning på retningslinjerne for grænseforvaltning for at beskytte sundheden og sikre, at der er adgang til varer og væsentlige tjenester<sup>2</sup>. Det centrale koncept i de grønne baner er at sikre, at forsyningskæderne fortsat fungerer på det indre marked, og undgå eventuelle mangler. Det fastsættes, at fragtkøretøjer ikke må udsættes for mere end 15 minutters forsinkelse ved passage af de indre grænser i det transeuropæiske transportnet (TEN-T), uanset hvilke varer de medbringer, ligesom der fastsættes bestemmelser for transportarbejderne.
3. Lukning af grænser og genindførelse af andre foranstaltninger eller kontrol af transportarbejdere, navnlig ved eller bag grænsen, kan medføre betydelige sociale og økonomiske forstyrrelser og betydelige udfordringer for fragt og logistik samt personers frie bevægelighed, navnlig i krisetider. Desuden er det ineffektivt at lukke grænserne for transport af varer for at bekæmpe spredningen af virus<sup>3</sup>.
4. Målet for den maksimale ventetid for grønne baner er nået ved de fleste vejgrænser.

Den 19. marts 2020 var transittiden for lastbiler ved grænsen meget høj med lange køer ved grænsen mellem Tyskland og Polen (mellem 20 og 50 km), mellem Tyskland og Frankrig (mere end 20 km), mellem Tjekkiet og Tyskland (13 km) og Slovakiet (16 km), Slovakiet og Ungarn (16 km) og mellem Ungarn og Rumænien (16 km). Andre grænser viste en ventetid på mellem én og tre timer: f.eks. mellem Frankrig og Italien, Frankrig og Tyskland, mellem Slovenien og Kroatien, mellem Ungarn og Rumænien, mellem

<sup>1</sup> C(2020) 1897 final.

[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/2020-03-23-communication-green-lanes\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/2020-03-23-communication-green-lanes_en.pdf).

<sup>2</sup> C(2020) 1753 final.

[https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20200316\\_covid-19-guidelines-for-border-management.pdf](https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20200316_covid-19-guidelines-for-border-management.pdf).

<sup>3</sup> Grænselukninger vil kun forsinke indførelsen af virus i et land, hvis de gennemføres fuldt ud og hurtigt i de tidlige faser inden opdagelsen af det første oprindelige tilfælde, hvilket kun er muligt i specifikke, isolerede miljøer (f.eks. for ønationer) <https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions-september-2020.pdf>.

Tyskland og Belgien, mellem Slovakiet og Ungarn. Hvis der ikke var blevet gjort noget ved denne situation, kunne det have ført til et sammenbrud i det indre marked for varer og en afbrydelse af forsyningskæderne. Passagertrafikken stoppede i høj grad i forbindelse med den pandemiske krise. På grund af de foranstaltninger, der blev truffet på EU-plan, og som blev gennemført i fuldt samarbejde med EU's medlemsstater, fortsatte godstransporten.

Overholdelsen af meddelelsen om grønne baner indebar en betydelig forbedring af ventetiden ved grænserne og dermed af godstransportaktiviteterne.

5. Nu, hvor pandemien genopblusser, er det vigtigt at minimere forstyrrelserne af nye antipandemiske foranstaltninger for økonomien og erhvervslivet. Både industrien og transportsektoren er hårdt ramt af krisen og har ikke råd til endnu et slag. I betragtning af de alvorlige konsekvenser af covid-relaterede tab og økonomiske tilbageslag er det nu afgørende at holde økonomien kørende. Godstransport er systemisk relevant for Unionen med hensyn til at holde økonomien i gang både internt og internationalt. Dette vil kun være muligt, hvis varer og tjenesteydelser kan bevæge sig frit i et velfungerende og solidt indre marked, og der sikres vigtig konnektivitet for transportarbejdere og for passagerer, i det omfang dette er foreneligt med hensynet til den offentlige sundhed. Virksomheder, fabrikker, medicinske faciliteter og handel skal være sikre på, at forsyningskæderne fungerer, og at personalet vil være i stand til at bevæge sig, også på tværs af grænserne.
6. Målene i meddelelsen fra marts 2020 gælder fortsat fuldt ud. Men syv måneder efter, at de blev indført første gang, er vi nu nødt til at styrke nogle af principperne i meddelelsen om grønne baner på grundlag af de indhøstede erfaringer, så de kan modstå en genopblussen af pandemien. Denne meddelelse beskriver de foranstaltninger, der fortsat vil sikre strømmen af varer og den frie bevægelighed for transportarbejdere på tværs af grænserne i betragtning af de kombinerede tvingende sundhedsmæssige og økonomiske hensyn, vi står over for.
7. For at initiativet om grønne baner i EU fortsat effektivt kan støtte økonomien og bidrage til genopretningen, er vi nødt til at se på de resterende hindringer og bevare et velfungerende indre marked. Det vil sige at sikre en flydende godstransport, at støtte vigtige transportarbejdere, at gøre det bedre i den multimodale logistik og at sikre et minimum af forbindelsesmuligheder for passagerer til enhver tid. Koordinering, samarbejde og gennemsigtighed har vist sig at være uundværlige faktorer, og det vil de fortsat være, hvis det indre marked fortsat skal kunne klare fremtidige kriser.

## **II. Opgradering af grønne baner: Garanti for flydende afvikling af fragt og logistik**

8. Selv om 90 % af de 178 grænseovergangssteder i TEN-T-nettet er i overensstemmelse med meddelelsen om grønne baner, oplever ca. 5 % af grænseovergangsstederne ventetider på over 15 minutter, hovedsagelig ved de interne EU grænser, som ikke grænser op til Schengenlande. For at støtte godstransportstrømme og transportsektoren, sikre tilgængeligheden af forsyningskæderne og forebygge mangel på produkter er det nu tid til at sikre, at der er indført den nødvendige trafikstyring, støttetjenester og udstyr for at minimere forsinkelser.

9. I takt med at medlemsstaterne træffer nye foranstaltninger, og delvise nedlukninger breder sig, er der allerede rapporter om og eksempler på, at transportarbejdere bliver omfattet af karantæne, idet hvileområder lukkes, og at chauffører ikke kan forny deres licenser. Vi bør derfor fortsætte med at gennemføre meddelelsen om grønne baner for at holde transporten flydende og om nødvendigt forbedre den yderligere, således at følgende som minimum og uanset omfanget af andre indførte sanitære foranstaltninger er gældende:
- Alle fragtkøretøjer/-fartøjer og transportpersonale bør behandles uden forskelsbehandling, uanset køretøjets/fartøjets oprindelse, bestemmelsessted og registreringsland eller førerens/besætningens nationalitet.
  - Køretøjer, der transporterer en type varer på et professionelt grundlag, bør kunne anvende grænseovergangssteder med "grønne baner".
  - Yderligere procedurer for grænsepassage i forbindelse med covid-19 bør undgås og strømlines til det strengt nødvendige. Førere af fragtkøretøjer bør ikke anmodes om at fremlægge andre dokumenter end deres identifikations- og kørekort.
  - Elektronisk indsendelse/fremvisning af dokumenter bør anses for at være tilstrækkeligt og fremmes (vi bemærker, at nogle medlemsstater faktisk har anvendt krisen til at udvikle dette — se nedenfor).
  - Transitkorridorer bør opretholdes gennem medlemsstaterne, i det mindste langs TEN-T-nettet. Køretøjer, både private chauffører og kollektive transportmidler, som passerer gennem et land, bør kunne gøre dette, uanset hvilken zone de kommer fra, uden test, så længe de opholder sig på transitkorridoren eller -korridorerne.
  - I det omfang og i den periode, det er nødvendigt for at tage hånd om en ophobning, kan medlemsstaterne give undtagelser fra de aktuelt indførte kørselsrestriktioner (weekendforbud, natforbud, støj og sektorbestemte forbud osv.) for at sikre en gnidningsløs godstransport.
  - Udgangsforbud bør ikke anvendes på godstransport eller på transportarbejdere.
  - Det bør sikres, at der er adgang til hjælpetjenester, såsom adgang til tankstationer, et minimumsniveau af sanitetsfaciliteter (f.eks. rasteplasser med toiletter og brusere), catering (f.eks. fødevarer til takeaway, salgsautomater) og overnatningsfaciliteter, og medlemsstaterne bør udpege deres placering på "Green Lanes"-appen — se nedenfor.
10. Kommissionen erkender, at årsagerne til trafikpropper ved en række grænser ikke kun er covid-relaterede, og at der forud for den nuværende pandemi er lang ventetid ved disse grænseovergangssteder — af organisatoriske og infrastrukturmæssige grunde, som f.eks. et utilstrækkeligt antal grænsevagter med hensyn til Schengengrænserne. I dag er det vigtigt, at medlemsstaterne på grundlag af konceptet med de grønne baner optimerer grænseovergangsstederne gennem intelligente grænseovervågningssystemer, tager hensyn til nødvendigheden af visse blokeringsforanstaltninger og udvikler intelligente systemer, f.eks. vejafgifter, uden at

det er nødvendigt at standse et køretøj. Medlemsstaterne mindes også om, at ECDC fraråder uberettiget brug af desinfektionsmidler i forbindelse med covid<sup>4</sup>.

11. Covid-19 har givet et vigtigt incitament til at anvende digitale løsninger. De kan fremskynde procedurerne og hjælpe førere, virksomheder og myndigheder med bedre at forudsige trafik og være forberedte. Sådanne værktøjer, der bygger på elektroniske fragt- og ladelister, ITS/RIS og toldformaliteter, bør være alment tilgængelige, og de bør altid godkendes og udvikles på en brugervenlig, let og automatiseret måde. Kommissionen vil fortsætte med at tilvejebringe de nødvendige lovgivningsmæssige rammer og yde finansiel støtte til "papirløs" transport.
12. Appen Galileo Green Lane, som GSA iværksatte i april, fik positiv feedback fra både erhvervslivet og medlemsstaterne. Den har sikret overvågning af overholdelsen af maksimalt 15 minutter for hvert grænseovergangssted ved at levere tjenester til lastbilchauffører og støtte grænsemyndighederne. GSA vil relancere appen så hurtigt som muligt. Medlemsstaterne opfordres til at sende Kommissionen de relevante oplysninger, f.eks. om hvilefaciliteter og tankstationer, med henblik på medtagelse i Green Lanes-appen. Kommissionen vil overveje yderligere funktioner i appen, f.eks. ved at udvide den til også at omfatte flere grænseovergangssteder i landene i det vestlige Balkan. Førere og grænsearbejdere opfordres også til at bruge apps til kontaktsporing.
13. Syn af lastbiler ved vejsiden er af afgørende betydning for trafiksikkerheden. Samtidig bringer de føreres og inspektørers sundhed og sikkerhed i fare. For at afbøde sådanne risici under inspektionerne opfordres medlemsstaterne til så vidt muligt at erstatte fysiske inspektioner med kontaktløse og papirløse inspektioner ved at acceptere e-dokumenter og anvende digitale løsninger, der fjerner behovet for at få adgang til data fra fartskrивeren i lastbilen.
14. Fragttransport stopper naturligvis ikke ved EU's grænser. Retningslinjerne om de grønne baner bidrager til at sikre en smidig mobilitet for varer<sup>5</sup> og transportarbejdere (herunder søfarende) ved EU's ydre grænser. Der er et stort behov for øget samarbejde med alle nabolande, da de er vigtige EU-partnere, om gennemførelsen og koordineringen af foranstaltninger vedrørende grønne baner. De nationale myndigheder i EØS-landene og Schweiz samt Det Forenede Kongerige, der behandles som et medlem af EU indtil overgangsperiodens udløb, arbejder tæt sammen med medlemsstaterne og Kommissionen. Kommissionen bestræber sig på at etablere grønne baner i seks stater i det vestlige Balkan (WB6). Dette initiativ, som skal sikre smidige transitstrømme i regionen og med EU, har vist sig at være et meget vellykket eksempel på regionalt samarbejde. Kommissionen vil fortsat arbejde på at realisere det fulde potentiale af dette initiativ og anerkender de nyttige drøftelser med det permanente sekretariat for transportfællesskabet på dette område. Kommissionen vil også fortsat behandle spørgsmål med partnerlande, der har en direkte landegrænse med EU (Det Østlige Partnerskab og Tyrkiet). Dette omfatter samarbejde om uforholdsmæssigt lange ventetider ved grænseovergangsstederne og har til formål at sikre uafbrudt import af vigtige varer (f.eks. medicinsk udstyr). Endvidere vil eksport

---

<sup>4</sup> <https://www.ecdc.europa.eu/en/publications-data/covid-19-guidelines-non-pharmaceutical-interventions>.

<sup>5</sup> Herunder bistand fra rescEU-reserven under Unionens civilbeskyttelsesordning for deltagende stater (Norge, Island, Tyrkiet, Serbien, Montenegro, Nordmakedonien).

af varer til humanitær bistand og udviklingsbistand til partnerlande som reaktion på covid-19-pandemien være blandt de mange tilfælde, som drager nytte af anvendelsen af tilgangen med grønne baner ved sådanne grænseovergangssteder.

### III. Transportarbejdere er vigtige

15. Transportarbejdere er uundværlige for at sikre, at økonomien er i gang. Da Europa lukkede ned i foråret 2020, fortsatte transportarbejderne med at udføre deres opgaver, herunder om nødvendigt på tværs af grænserne, for at sikre de forsyninger, der blev ved med at flyde, og undertiden sætte deres egen sundhed og trivsel på spil.
16. I overensstemmelse med punkt 19, litra b), i Rådets henstilling (EU) 2020/1475<sup>6</sup> bør transportpersonalet udpeges og accepteres som væsentlige arbejdstagere og tjenesteydere af alle medlemsstaternes myndigheder og skal ikke underkastes karantæne under udøvelsen af deres væsentlige funktioner. Der bør dog sikres fuld beskyttelse af deres sundhed, bl.a. ved at stille passende personlige værnemidler (PV) til rådighed, når det er nødvendigt.
17. Medlemsstaterne bør ikke kræve systematisk kontrol af transportarbejdere ved grænseovergangssteder eller bag grænsen. Dette ville skabe unødvendige køer og have en negativ indvirkning på grænsepassagetiden. Det er heller ikke muligt eller praktisk muligt for de transportmedarbejdere, der er nødt til at krydse grænserne, ofte flere gange om ugen.
18. Lister over erhverv, der falder ind under definitionen af transportpersonale, bør ikke være udtømmende. Ud over førere, personale om bord, piloter, bådførere og besætning bør de omfatte vedligeholdelses-, terminal- og trafikstyringspersonale, medarbejdere hos infrastrukturforvaltere for både vare- og passagertransport mv. Alle disse arbejdstagere bør kunne bevæge sig og krydse grænser uden nogen form for begrænsning, herunder med alle transportmidler, som de har brug for til at krydse grænsen, hvis det er nødvendigt for, at de kan udføre deres opgaver<sup>7</sup>.
19. Siden marts har Kommissionen foreslået at bruge en "model til certifikat for internationale transportarbejdere". Dette certifikat kan anvendes af enhver person, der arbejder om bord på et transportmiddel, der transporterer varer eller passagerer, navnlig føreren, enhver person, der bevæger sig hen til det sted, hvor transportmidlet, om bord på hvilket han/hun skal arbejde, befinder sig, eller af enhver anden person, der arbejder i transportsektoren. Med henblik på at passere Unionens indre grænser anses certifikatets indehaver for at være en international transportarbejder. Til de formål, som er omfattet af certifikatet for internationale transportarbejdere, bør medlemsstaterne ikke kræve, at der skal fremlægges andre dokumenter (f.eks. forskellige passagerlister mv.). Dette gælder navnlig med hensyn til landegrænser.
20. Dette certifikat er også offentliggjort i bilag 40 i EU's praktiske vejledning for grænsevagter, der skal anvendes af medlemsstaternes kompetente myndigheder i

---

<sup>6</sup> Rådets henstilling (EU) 2020/1475 af 13. oktober 2020 om en koordineret tilgang til restriktioner for den frie bevægelighed som reaktion på covid-19-pandemien (EUT L 337 af 14.10.2020, s. 3).

<sup>7</sup> Et eksempel på sådanne problemer i foråret var en togfører, der krydsede grænsen i en taxi for at hente sit lokomotiv, eller en lastbilchauffør, der delte en varevogn med andre for at komme hjem.

forbindelse med grænsekontrol<sup>8</sup>. Kommissionen vil undersøge, om De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE) kan gøre anerkendelsen af vej- og jernbanepersonalet permanent, således som det allerede er tilfældet for så vidt angår luft- og skibsbesætninger.

21. Søfarten henter sine søfarende fra hele verden, men de globale rejsebegrænsninger hæmmer i øjeblikket disse vigtige arbejdstageres regelmæssige mobilitet. Mange søfarende er i øjeblikket strandet på deres fartøjer og arbejder ud over den grænse på 11 måneder, der er fastsat i international ret, mens deres kolleger på land ikke kan rejse og krydse grænser for at aflaste dem. Dette truer med at afbryde forsyningskæden og bringe vandvejstransportens sikkerhed i fare.
22. Medlemsstaterne bør derfor fortsat gøre det lettere for søfarende at rejse, sikre deres mobilitet og give dem mulighed for til enhver tid at rejse på tværs af grænser<sup>9</sup>. Ligesom transportarbejderne er søfarende i punkt 19, litra h), i Rådets henstilling (EU) 2020/1475, klassificeret som rejsende med en væsentlig funktion eller et behov, som ikke skal pålægges karantæne ved udøvelsen af denne funktion. Desuden bør medlemsstaterne sikre adgang til visumtjenester for søfarende og tillade sikker udskiftning af besætninger i deres havne. Rederne bør give besætningen adgang til tilstrækkelige personlige værnemidler for at beskytte deres eget og andres helbred, når de rejser og om bord. I specifik forbindelse med langdistancesøtransport beskytter test før indskibning de søfarende, og man undgår udbrud på skibe, der sejler langt fra en havn og dermed er afskåret fra rettidig adgang til lægehjælp på land. Kommissionens tjenestegrene og EU-Udenrigstjenesten vil fortsætte deres samarbejde med de relevante internationale organisationer for at forbedre skibsbesætningens mobilitet uden for Europa.
23. Tilsvarende må bådførere og besætningsmedlemmer på skibe, der sejler på indre vandveje, kunne gå om bord og fra borde i indre havne langs EU's vandveje. Det er afgørende, at landtransportarbejdere kan rejse og krydse grænserne i EU's medlemsstater med henblik på løbende logistik på EU's vandveje. At hæmme den frie bevægelighed for besætninger på indre vandveje kan medføre en risiko for, at skibsoperatører bringer overholdelsen af direktiv 2014/112 om tilrettelæggelse af arbejdstiden inden for transport ad indre vandveje i fare. Operatører af indlandsfartøjer bør også give besætningen adgang til passende personlige værnemidler med henblik på at beskytte deres egne og passagerers sundhed.

#### **IV. Stærkere koordinering og information**

24. Netværket af nationale kontaktpunkter for transport blev oprettet og ledet af Kommissionen ved begyndelsen af covid-19-pandemien. Idéen bag oprettelsen af dette uformelle netværk var at fremme koordinering og informationsudveksling mellem medlemsstaternes forvaltninger, drøfte problemer, indhente ajourførte data om situationen ved grænserne og udveksle bedste praksis. Ved at muliggøre hurtig udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne blev der tilskyndet til hurtig

---

<sup>8</sup> Bilag 40 i EU's praktiske vejledning for grænsevagter.

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/certificate-for-international-transport-worker.zip>.

<sup>9</sup>Meddelelse fra Kommissionen, Retningslinjer for sundhedsbeskyttelse, hjemsendelse og rejsearrangementer til søfarende, passagerer og andre personer om bord på skibe.

C(2020)3100, EUT C 119 af 14.4.2020, s. 1.

feedback blandt medlemsstaterne om deres nationale foranstaltninger, der påvirker hinanden, øget tillid og færre ensidige reaktioner.

25. Når en nødsituation eller en krise udløses gennem den integrerede politiske kriserespons (IPCR), bør netværket af nationale kontaktpunkter således aktiveres af Kommissionen, hvilket medfører hyppigere samspil og informationsstrømme. Medlemsstaterne bør udpege et officielt nationalt kontaktpunkt i en passende overordnet stilling for at sikre koordinering mellem de relevante nationale myndigheder. De nationale kontaktpunkter for transport bør give de nødvendige oplysninger om problematiske grænseovergangssteder og træde sammen, hvis der er behov for en øjeblikkelig indsats. Kommissionen opfordrer kraftigt alle medlemsstater til at deltage aktivt og fuldt ud.
26. Medlemsstaternes nationale kontaktpunkter bør give oplysninger om transportrelaterede indenrigspolitiske beslutninger, navnlig vedrørende transport på tværs af grænserne af gods eller passagerer, transportarbejderes bevægelser og om muligt også inden indførelsen af disse foranstaltninger for at give mulighed for feedback og give andre medlemsstater og Kommissionen mulighed for at reagere. Medlemsstaterne bør også inddrage andre relevante ministerier og tjenester, hvor det er relevant, og bruge forummet til at udveksle oplysninger og idéer om bedste praksis.
27. Netværket har vist sig at være et effektivt redskab til hurtig udveksling af oplysninger og en bredt anlagt vurdering af virkningerne af de inddæmningsforanstaltninger, der påvirker transporten. Det er blevet brugt mindre regelmæssigt i sommermånederne, men vi foreslår nu at relancere netværket af kontaktpunkter for at tackle den nye vifte af ansvarsområder i forbindelse med grønne baner, der er beskrevet i denne meddelelse, hvilket Rådet også opfordrede til i sine konklusioner — se nedenfor.
28. For at give et bedre overblik bør alle oplysninger vedrørende mobilitet for private rejsende og professionelle udbydere af transporttjenester være tilgængelige på et enkelt opdateret og brugervenligt sted online. Kommissionen vil derfor overføre indholdet af covid-19-webstedet til webstedet Reopen EU.

## **V. Multimodale grønne baner**

29. I den oprindelige meddelelse om grønne baner hed det, at grænsepassage via "grønne baner" ikke bør overstige 15 minutter for al godstransport. For at nå dette mål på 15 minutter er det nødvendigt at minimere alle former for kontrol og screening. Dette gælder for alle fragtkøretøjer, tog, skibe og luftfartøjer. Formålet er at gøre transportsektoren så effektiv som muligt og minimere dyre afbrydelser.
30. Presset for ændringer som følge af den aktuelle krise bør også afstedkomme ændringer af hensyn til det indre marked, hvor bæredygtighed og digitalisering baner vejen for genopretning. Kommissionen opfordrer derfor til, at de grønne baners multimodale og intermodale funktion sikres, så alle transportformer udnyttes fuldt ud.
31. Covid-pandemien har vist, at jernbanegodstransport ud over de grønne transportmuligheder kan være en pålidelig og modstandsdygtig transportform. Jernbanetransport var afgørende for at holde forsyningskæderne intakte under krisen, og den intermodale transport kræver færre menneskelige interaktioner end ren vejtransport til lastning/losning og involverer færre førere. Pandemien skabte en særlig situation, hvor der var rigelig jernbanekapacitet på grund af et brat fald i

jernbanepassagertrafikken. Overvågningen af jernbanegodskorridorens præstationer viser, at punktligheden af jernbanegodstransporten steg betydeligt under den første fase af nedlukningen i april — da passagertrafikken blev reduceret: Forsinkelser i minutter faldt med en tredjedel til halvdelen<sup>10</sup>.

32. Denne forbedring inden for jernbanegodstransport skal bevares. Både infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder bør fokusere på at minimere forsinkelser ved grænserne og øge fleksibiliteten. Med henblik herpå kunne jernbanevirksomhederne gøre bedst mulig brug af ordningerne for international beredskabsstyring som følge af lukningen af Rastatt-linjen<sup>11</sup>. Disse tilbyder et netværk for koordinering og informationsudveksling på operationelt niveau i nødsituationer. Kommissionen vil overveje at fremsætte et forslag til retsakt, der kræver løbende overvågning af den planlagte overholdelse af tidsplanen og af jernbanegodstogenes tidspræstationer på grænsestationer, herunder ventetider som angivet ved grænseovergangsstederne i bilaget.
33. For at fjerne stop ved grænsen på grund af teknisk kontrol og dermed fremskynde grænsepassagen og opnå et reelt fælles europæisk jernbaneområde, nu hvor den tekniske søjle i den fjerde jernbanepakke er i kraft i alle medlemsstater i slutningen af oktober, bør medlemsstaterne fremskynde fjernelsen af nationale regler, der stiller krav om kontrol af toge ved grænser (bremsekontrol mv.), ud over det, der kræves i henhold til EU's regler, som i sig selv indeholder fuldt ud tilstrækkelige sikkerhedsforanstaltninger. Sådant yderligere kontrol tager ofte meget længere tid end målet om en grænsepassagetid på 15 minutter. Jernbanegodstransportens pålidelighed og tiden ved grænseovergange bør støttes af infrastrukturforvaltere gennem et styrket samarbejde<sup>12</sup> med hensyn til prioriterede regler for fordeling af jernbanekapacitet og operationel forvaltning af grænseoverskridende jernbanetjenester.
34. Uden at gå på kompromis med sikkerheden foreslås det at tillade førere at køre toge med A2-sprogniveau (i stedet for som normalt B1) under henvisning til den fleksibilitet, som gives i de eksisterende regler om togdrift på strækninger mellem grænsestationer tæt på grænsen.<sup>13</sup> Denne tilgang vil navnlig være hensigtsmæssig for "enkle" strækninger på tværs af grænser. Alternativt kan grænsepassage lattes gennem mere fleksibilitet med hensyn til de sprog, som førere kan bruge til at kommunikere om kritiske sikkerhedsspørgsmål. Dette ville være muligt, hvis kommunikation med de standarder, som kræves af EU-retten, kan sikres ved brug af sprog, som ikke aktuelt er angivet af infrastrukturforvaltere, men som både føreren og kontrolcentret mestrer.

---

<sup>10</sup> Jf. RNE Customer Information Platform: <https://cip.rne.eu/>.

<sup>11</sup> På grund af en hændelse i nærheden af Rastatt den 12. august 2017 blev en stor del af jernbanestrækningen, som er en del af korridoren for jernbanegodstransport Rhinen-Alperne, lukket for al trafik i næsten to måneder. Da der var begrænset kapacitet og operationalitet på alternative ruter, førte hændelsen til betydelige økonomiske tab og var til skade for jernbanegodstransporten. Kommissionen har med deltagelse af centrale interessenter fundet europæiske løsninger ved at indføre foranstaltninger til at afbøde sådanne hændelser mere effektivt i fremtiden. Den efterfølgende håndbog for international beredskabsstyring beskriver de standarder, der — i tilfælde af en international afbrydelse — gør det muligt at fortsætte jernbanetrafikken på det højest mulige niveau og sikre bedre information om status for afbrydelsen af de trufne foranstaltninger, alternativer og trafikstrømspåvirkninger.

[https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/sites/primeinfrastructure/files/annex\\_to\\_point\\_9a\\_consingency\\_handbook\\_0.pdf](https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/sites/primeinfrastructure/files/annex_to_point_9a_consingency_handbook_0.pdf).

<sup>12</sup> Jf. artikel 37 i direktiv 2012/34/EU.

<sup>13</sup> Jf. punkt 8, stk. 3, i bilag VI til direktiv 2007/59/EF.

Endelig vil der være mulighed for yderligere lettelse af jernbanegodstransporten og en kapacitetsforbedring, hvis medlemsstaterne etablerer ordninger mellem jernbanevirksomhederne, således at førere med den nødvendige specifikke køreviden kan arbejde sammen med førere, der normalt arbejder på passagertog, og som har den sproglige/rudemæssige viden, som internationale ruter kræver.

35. Skibsfarten har været fuldt operationel under hele pandemien og leveret fødevarer, medicinsk udstyr, energiprodukter og andre varer til Europa. Sektoren transporterer 75 % af EU's handel med resten af verden og 30 % af godstransporten inden for det indre marked. Dens uafbrudte funktion er derfor grundlæggende vigtig for EU's økonomi og forsyningen med væsentlige og andre varer.
36. For at sikre en gnidningsløs skibsfart og uafbrudte handelsstrømme bør omdirigering af skibe og forsinket ankomst undgås, når det er muligt. Medlemsstaterne bør tillade, at besætningen skiftes ud i deres havne, og at søfarende kan blive nødt til at opholde sig på hoteller eller midlertidige opholdssteder, mens de venter på deres rejse eller næste skib. Dermed undgås afbrydelser af havneoperationer som følge af skibe, der venter på at skifte besætning eller andre covid-relaterede restriktioner.
37. Medlemsstaterne bør i forbindelse med anvendelsen af deres nationale bestemmelser om håndhævelsesorganers kontrol med, at fartøjer på indre vandveje overholder kravene, herunder de nationale bestemmelser til gennemførelse af direktiv 2016/1629, tage hensyn til behovet for at undgå unødvendige forsinkelser i transportoperationer.
38. For så vidt angår certifikater for besætningsmedlemmer på fartøjer på indre vandveje ud over dem, der er omfattet af direktiv 96/50, bør medlemsstaterne i forbindelse med anvendelsen af deres nationale bestemmelser sørge for at sikre, at besætninger på fartøjer på de indre vandveje kan fortsætte deres aktivitet i deres respektive kapacitet, indtil perioden med exceptionelle pandemirelaterede restriktioner udløber. Der bør anvendes samme fremgangsmåde for forlængelse af ansættelseskontrakter, hvis det ikke er muligt at udskifte besætningsmedlemmer på grund af manglende personale. For nogle besætningsmedlemmer kan det være umuligt at få foretaget regelmæssige lægeundersøgelser, og der anbefales derfor pragmatiske løsninger, som gør det muligt undtagelsesvis at starte eller fortsætte i tjenesten, når denne mulighed findes i den nationale lovgivning.
39. Infrastrukturforvalterne bør sikre en fleksibel drift (24/7) af al grænseoverskridende infrastruktur for indre vandveje for at muliggøre fartøjers drift og undgå unødvendig ventetid.
40. Havne og terminaltjenester, der er vigtige indgange for global handel og multimodal transport, har været operationelle under hele pandemien, samtidig med at de har tilpasset deres arbejdsmetoder for at reducere den menneskelige kontakt i forbindelse med kontrol og omladning (såsom automatisk indtjekning ved indgangen, reguleret adgang til skranke, digital overførsel af transportdokumenter) og har brugt personlige værnemidler, hvor kontakt ikke kan undgås. Infektioner eller karantæner hos en betydelig del af terminalpersonalet kan afbryde den logistiske kæde, hvilket vil medføre forsinkelser i distributionen af varer og hindre operationer i leverandørledet. For at sikre en gnidningsløs overførsel af gods til forskellige transportformer med henblik på videre transport bør terminal- og havneoperatører derfor have nødvendige midler til beskyttelse af deres arbejdstagere og kontinuitet i terminaldriften.

Automatisering af driften og digital dataudveksling i stedet for papirdokumenter bør støttes, når det er muligt.

41. I løbet af foråret og sommeren opstod der på grund af afbrydelser i forsyningskæderne en ophobning af tomme containere i visse havne og terminaler ved de indre vandveje, som førte til trængsel og forstyrrelse af den daglige drift. Skibsoperatører bør bestræbe sig på at opretholde en kontinuerlig og stabil strøm i deres tjenester, mens havnemyndighederne bør overvåge situationen og om nødvendigt bistå terminaloperatørerne med at løse eventuelle problemer i forbindelse med afbrydelser. For at lette strømmen af varer i havne, hvor det er muligt og nødvendigt, bør medlemsstaterne inden for rammerne af deres skønsbeføjelser i henhold til de relevante bestemmelser i EU-retten være fleksible i toldprocedurerne og andre formaliteter, f.eks. ved at forlænge fristerne.
42. Samtidig gennemførte medlemsstaterne foranstaltninger til lettelse af luftfragtoperationer og ophævede på et tidligt tidspunkt alle de restriktioner, der forbød fragtflyvninger, samt uberettigede begrænsninger for besætninger på fragtfly af hensyn til kontinuiteten i forsyningskæden. Medlemsstaterne bør fortsætte med at sikre gnidningsløse fragtoperationer under hele den aktuelle genopblussen og eventuelle efterfølgende bølger, herunder ved at holde lufthavne åbne for fragtflyvninger eller ved at opretholde tilstrækkelig kapacitet til godshåndtering, når lufthavne lukkes af økonomiske årsager, for at undgå afbrydelser i varetransporten.

## **VI. På vej mod en kriseberedskabsplan og bedre metoder til at håndtere undtagelser**

43. Takket være det rigtig gode samarbejde med Europa-Parlamentet og Rådet blev der på rekordtid tidligere i år vedtaget nødlovgivning og sektorspecifikke undtagelser. Kombineret med en række sektorspecifikke retningslinjer, som Kommissionen har udstedt, var de medvirkende til at hjælpe transportvirksomhederne med at håndtere afbrydelsen af strømme og forsyningskæder. Det er vigtigt at handle hurtigt, når og hvor det er nødvendigt. Ikke desto mindre kan EU-retten stadig tilpasses bedre til krisesituationer.
44. Det kan være nødvendigt at fastsætte undtagelser for førernes køre- og hviletider under usædvanlige omstændigheder (f.eks. for at afhjælpe midlertidig mangel på chauffører), og de bør under ingen omstændigheder bringe sikkerheden og de anstændige arbejdsvilkår for førerne eller gennemsigtigheden for de håndhævende myndigheder i fare. I situationer, der påvirker alle eller de fleste medlemsstater på samme måde, vil det være at foretrække, at der gælder ensartede generelle principper (start- og sluttidspunkt, varighed) for undtagelser i alle medlemsstaterne. Som led i den fremtidige beredskabsplan, som Rådet for nylig har anmodet om (se nedenfor), vil Kommissionen foreslå lovgivningsændringer om et mere strømlinet system for undtagelser fra vejtransportreglerne om køre- og hviletider. For at tage hånd om de presserende behov i forbindelse med genopblusningen af covid-19-pandemien vil Kommissionen vejlede medlemsstaterne i at sikre et minimumsniveau af koordinering af de undtagelser, der kan vedtages på nationalt plan. Det ville f.eks. være hensigtsmæssigt at tillade midlertidige undtagelser svarende til dem, der blev givet i foråret for lastbilchaufførers hviletid og hviletidsvilkår, som f.eks. den tidsbegrænsede mulighed for at sove i kabinen.

45. Omnibusforordningen<sup>14</sup> indeholdt tidsbegrænsede undtagelser fra eksisterende EU-regler på tværs af landtransportformer og for maritim sikkerhed. Den fastsatte midlertidige foranstaltninger vedrørende forlængelse af gyldigheden af visse certifikater, licenser og tilladelser samt udsættelse af visse periodiske kontroller og kurser. Alle fleksibilitetsbestemmelser i denne forordning er blevet anvendt af i hvert fald nogle medlemsstater, hvilket beviser, at de faktisk var nødvendige og nyttige. I lyset af genopblusningen af covid-19 er Kommissionen klar til at foreslå en ajourføring af ordningen på en måde, der lader alle medlemsstater udnytte de nødvendige undtagelser, herunder dem, der har gjort brug af muligheden for at fravælge den aktuelle omnibusforordning.
46. Denne form for lovgivningsmæssig foranstaltning har dog en ad hoc-karakter, dvs. de udarbejdes for en bestemt periode med tidsmæssige begrænsninger. På mellemlang sigt bør al transportlovgivning screenes for at kontrollere, om den er krisesikker. Hvor det er relevant, bør den indeholde særlige bestemmelser om håndtering af nødsituationer.
47. I Den Internationale Arbejdsorganisations 2006-konvention om søfarendes arbejdsforhold (MLC) er det fastsat, at den maksimale tjenestetid om bord, før en søfarende har ret til hjemsendelse, bør være 11 måneder. Forlængelser ud over denne periode kan have en negativ indvirkning på de søfarendes sundhed, føre til træthed og dermed bringe sikkerheden til søs i fare.
48. Havnestater spiller en rolle med hensyn til at sikre gennemførelsen af konventionen om søfarendes arbejdsforhold. I Paris-aftalememorandummet<sup>15</sup> opfordres medlemsstaternes kontrolmyndigheder indtrængende til at fokusere på spørgsmål i forbindelse med MLC og søfarendes udløbne ansættelsesaftaler under alle inspektioner. I henhold til cirkulæret er omstændigheder, der gør hjemsendelse vanskeligere eller mere besværlig, ikke force majeure. Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at følge denne tilgang.
49. Havnestaters kontrolinspektioner er afgørende for transportsikkerheden og bør finde sted fast. Medlemsstaterne eller de relevante kompetente myndigheder bør sikre, at inspektørerne har adgang til tilstrækkelige forsyninger af personlige værnemidler for at beskytte sig selv under inspektioner. Som i enhver anden situation med besøgende om bord bør søfarende også bære personlige værnemidler under inspektionerne, som rederen bør stille til rådighed i tilstrækkelige mængder.
50. For søfarende er det nødvendigt med attester, navnlig lægeattester, og de dertil knyttede kontroller for at få fastslået deres trivsel og sundhed og sikre et tilstrækkeligt uddannelsesniveau. Regelmæssig fornyelse og/eller forlængelse af disse i overensstemmelse med kravene i den gældende EU-ret og international ret sikrer sikkerheden til søs og sænker sandsynligheden for ulykker.

---

<sup>14</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>15</sup> Godkendt og offentliggjort af PSCircular 97 Rev.4 den 15. september 2020.

51. Inden for luftfart blev der i to forordninger<sup>16</sup> fastsat midlertidige undtagelser fra visse eksisterende EU-regler i lyset af den hidtil usete nedgang i lufttrafikken som følge af covid-19-pandemien. For det første førte pandemien til vanskeligheder med at overholde visse bestemmelser i forordningen om lufttrafiktjenester<sup>17</sup> og direktivet om ground handling<sup>18</sup>. Kommissionen vedtog midlertidige regler, som giver de berørte parter, medlemsstaterne og Kommissionen den nødvendige fritagelse fra visse administrative bestemmelser og sikrer et bedre økonomisk perspektiv for de berørte parter i den relevante sektor. I lyset af den langvarige krise er Kommissionen klar til at anvende sine delegerede beføjelser, hvis det er nødvendigt for at forlænge de relevante undtagelser i forordningen om lufttrafiktjenester. For det andet blev princippet om brugspligt for lufthavnsslots suspenderet i sommeren 2020, og Kommissionen har siden anvendt sine delegerede beføjelser til at forlænge fritagelsen i vinterfartplansæsonen 2020/2021. Desuden vil Kommissionen snart foreslå en ændring af reglerne for tildeling af slots for at sikre en effektiv udnyttelse af lufthavnskapaciteten og en bedre overensstemmelse mellem fritagelsen og den faktiske og forventede lufttrafik. Den vil også forsøge at undgå misbrug af fritagelsen ved at gøre den til genstand for visse betingelser.
52. I Rådets nylige konklusioner<sup>19</sup> erkendes det, at der er behov for at se på transportarbejdernes og transportoperationers mobilitet ud fra et europæisk og internationalt synspunkt. I konklusionerne blev det bemærket, at *lukning af grænser inden for Den Europæiske Union [i krisetider] bør undgås, og strømmen af varer, herunder gennem indgangsstederne til Den Europæiske Union, bør flyde uhindret. Rådet opfordrede Kommissionen til at udarbejde en beredskabsplan for den europæiske godstransportsektor i tilfælde af en pandemi og andre større kriser, herunder etablering af en sammenhængende lovramme for undtagelser, der skal anvendes, når pandemier og andre større krisesituationer opstår, og foranstaltninger til at sikre samordning på EU-plan og klare retningslinjer baseret på en vurdering af de foranstaltninger, der er truffet for at håndtere covid-19-krisen.*
53. Denne meddelelse danner rammen for hasteelementerne i en beredskabsplan. Kommissionen er fast besluttet på grundigt at vurdere og foretage omfattende høringer i forbindelse med udarbejdelsen af en pandemiberedskabsplan, der muliggør fleksible, hurtigt gennemførlige, effektive og virkningsfulde foranstaltninger. Planen bør omfatte gods- og passagertransport. Kommissionen har til hensigt at fremlægge denne plan sammen med de lovgivningsforslag, der er nævnt i denne meddelelse i 2021, og ser frem til et smidigt samarbejde med Europa-Parlamentet og Rådet.

### **Beredskabshandlingsplan for transport i tilfælde af en pandemi**

<sup>16</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/459 af 30. marts 2020 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (EUT L 99 af 31.3.2020, s. 1), og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/696 af 25. maj 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 1008/2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet i lyset af covid-19-pandemien (EUT L 165 af 27.5.2020, s. 1).

<sup>17</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (omarbejdning) (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3).

<sup>18</sup> Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne (EFT L 272 af 25.10.1996, s. 36).

<sup>19</sup> Rådets konklusioner om politiske overvejelser om en beredskabsplan for den europæiske godstransportsektor i tilfælde af en pandemi og andre større kriser.

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12060-2020-INIT/da/pdf>.

- Revision af omnibusforordningen
- Systematisk screening af EU-retten med henblik på at indarbejde krisebestemmelser, hvor det er relevant
- Vejledning til medlemsstaterne for at sikre et minimumsniveau af koordinering af undtagelser fra vejtransportregler om køre- og hviletid
- Forslag om kriterier for vigtige minimumsydelser inden for passagertransport
- Kontinuerlig overvågning af overholdelse af tidsplaner og af jernbanegodstogenes tidspræstationer ved grænsestationer, herunder opholdstid
- Revision af EU-reglerne for tildeling af slots i Fællesskabets lufthavne
- Forlængelse ved delegeret retsakt af ekstraordinære foranstaltninger for driften af lufttrafik i lyset af covid-19-pandemien, hvor det er berettiget i henhold til gældende kriterier.

## VII. Vigtig konnektivitet for passagerer

54. Mens det oprindelige fokus for de grønne baner var at holde godstransporten intakt og sikre adgang til væsentlige tjenester, er det lige så vigtigt at sikre vigtig konnektivitet for passagerer både inden for og mellem medlemsstaterne og uden for medlemsstaterne. Alle, der er nødt til at rejse, af arbejdsmæssige og familiemæssige årsager<sup>20</sup>, bør i princippet være i stand til det. Dette vil være tilfældet for dem, der ikke kan arbejde hjemmefra, der går i skole, for læger og plejepersonale, tjenesteydere på tværs af grænserne og sæsonarbejdere osv.
55. Medlemsstaterne og de lokale myndigheder bør principielt ikke forbyde driften af transporttjenester<sup>21</sup>. Restriktioner for individuel transport (f.eks. biler, motorcykler eller cykler) bør også undgås, da de udgør en meget begrænset risiko for spredning af virussen. Der skal opretholdes en passende kollektiv transport i byer og regioner, og restriktioner er ikke berettiget, hvor der er indført tilstrækkelige sundheds- og sanitetsforanstaltninger. Og endelig, forudsat at der er sikret passende foranstaltninger til at begrænse spredningen af sygdommen, er flyverestriktioner i øjeblikket heller ikke nødvendige for at håndtere den vedvarende covid-19-pandemi.
56. Fly, busser og rutebiler, biler, tog og færger skal fortsat sikre et minimum af vigtige tjenesteydelser, om nødvendigt med offentlig finansiel støtte i overensstemmelse med EU-retten, i hele EU. De spiller en central rolle under de nuværende omstændigheder, da de gør det muligt, også for vigtige arbejdstagere, at udøve deres hverv. Transport kan og bør foregå sikkert, jf. Kommissionens retningslinjer for gradvis genindførelse af transporttjenester og transportforbindelser — covid-19<sup>22</sup>. Transitkorridorerne bør fortsat være funktionelle for landtransport. Der er nu covid-19-sikkerhedsprotokoller for luftfart, søfart, sejlads ad indre vandveje og jernbanetransport. Digitale passagerlister og kontaktopsporingsapplikationer vil sandsynligvis også spille en vigtig rolle.

<sup>20</sup> Herunder personer i behørigt attesterede forhold.

<sup>21</sup> [https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/council-proposal-coordinated-approach-restriction-movement\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/council-proposal-coordinated-approach-restriction-movement_en.pdf).

<sup>22</sup> 2020/C 169/02.