



## Meddelande om gröna körfält

2020/21:FPM39

Infrastrukturdepartementet

2020-12-02

### Dokumentbeteckning

COM(2020) 685

Meddelande om uppgradering av de gröna körfälten för transport för att hålla igång ekonomin under de nya utbrotten av covid-19-pandemin

### Sammanfattning

Kommissionen har presenterat ett nytt meddelande om gröna körfält. Målen i meddelandet om gröna körfält från mars 2020 anses fortfarande vara fullt giltiga. Det nya meddelandet är till för att ta till vara de lärdomar som dragits och anpassa dem till en situation med nya utbrott av pandemin. Meddelandet omfattar samtliga trafikslag. Kommissionen gör bedömningar om läget, lämnar rekommendationer och aviserar åtgärder. Den mest konkreta delen av meddelandet är att kommissionen uttalar att den har åtagit sig att grundligt bedöma och genomföra omfattande samråd vid utarbetandet av en beredskapsplan för pandemier som möjliggör flexibla, snabbt genomförbara, ändamålsenliga och effektiva åtgärder.

## 1 Förslaget

### 1.1 Ärendets bakgrund

Kommissionen presenterade ett meddelande om gröna körfält den 23 mars 2020 (C(2020) 1897 final). Det togs fram som en reaktion på de problem som hade uppstått vid gränsövergångar till följd av medlemsstaternas åtgärder för att minska spridningen av coronaviruset. I meddelandet anges att det inte bör ta mer än 15 minuter för godstransportfordon att passera inre landgränser i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) oavsett vilka varor de transporterar, och det fastställs kompletterande bestämmelser för transportarbetare.

Den 28 oktober presenterades ett nytt meddelande om uppgradering av de gröna körfälten för transport för att hålla igång ekonomin under de nya utbrotten av covid-19-pandemin. Kommissionen menar att den centrala målsättningen för maximala väntetider i de gröna körfälten har uppnåtts vid de flesta gränsövergångar. Kommissionen motiverar det nya meddelandet med att det finns behov att stärka vissa av principerna i meddelandet på grundval av de lärdomar som dragits och anpassa dem till en situation med nya utbrott av pandemin. I detta meddelande anges åtgärder som fortsatt kommer att skydda varuflödet och den fria rörligheten för transportarbetare över gränserna mot bakgrund av de kombinerade hälsomässiga och ekonomiska villkor vi står inför.

## 1.2 Förslagets innehåll

### 1.2.1 Uppgradering av gröna körfält: Garantera att godstrafiken och logistiken flyter

Efter att de inledande problemen i mars 2020 mildrats har de allra flesta av de 178 gränsövergångsställena i TEN-T-nätet uppfyllt det tidsansatta målet om maximalt 15 minuters väntan vid gränspassager som angavs i det tidigare meddelandet om gröna körfält. De övergångar som har haft långa köer är ofta belägna vid övergångar till och från Schengenområdet. Trots den relativt gynnsamma bilden anser kommissionen att det bör, förutom att fortsätta med tidigare åtgärder, vidtas ytterligare åtgärder för att förbättra situationen. Det gäller även för godstrafiken mellan EU och tredje land. Kommissionen uppmanar medlemsstaterna att använda digitala hjälpmedel, som till exempel appen Galileo Green Lane som lanserades i april av Europeiska byrån för GNSS (GSA).

### 1.2.2 Transportarbetare är nödvändiga arbetstagare

Kommissionen menar att i enlighet med rådets rekommendation (EU) 2020/1475 bör transportpersonal klassificeras och godtas som nödvändiga arbetstagare och tjänsteleverantörer av alla medlemsstaters myndigheter och det bör inte krävas att de ska sitta i karantän under utövandet av deras nödvändiga funktion.

Vidare menar kommissionen att medlemsstaterna inte bör kräva systematisk testning av transportarbetare vid gränsövergångsställen eller bakom gränsen.

Kommissionen uppmärksammar även att medlemsstaterna bör underlätta resandet för sjöfolk och för personer som arbetar med transporter på inre vattenvägar.

### 1.2.3 Bättre samordning och information

Kommissionen menar att det system med nationella kontaktpunkter i varje medlemsstat som infördes i våras fungerar bra och att det nätverk som de tillsammans utgör är ett bra verktyg för samordning och information mellan länderna.

Kommissionen arbetar med att möjliggöra en bättre överblick bör all information om rörlighet för privatresenärer och yrkesmässiga leverantörer av transporttjänster finnas tillgänglig online på en enda uppdaterad och lättanvänd webbplats.

### 1.2.4 Multimodala gröna körfält

Kommissionen uppmanar till att säkerställa att de gröna körfälten fungerar multimodalt och intermodalt och att alla transportsätt utnyttjas till sin fulla potential.

För järnväg menar kommissionen att den förbättrade prestandan för godstransporterna som uppstod när persontågen minskade måste bibehållas. Kommissionen kommer att överväga att lägga fram ett lagstiftningsförslag för att kräva kontinuerlig övervakning av godstågens tidtabellstillförlitlighet och punktlighet vid gränsstationerna, inbegripet väntetider vid gränsövergångsställena. Andra tekniska och administrativa faktorer inom järnvägssystemet som försvårar för internationell tågtrafik bör också hanteras.

För att säkerställa en smidig sjöfart och handelsflöden utan avbrott bör, enligt kommissionen, omdirigering av fartyg och försenat hamntillträde i möjligaste mån undvikas. Medlemsstaterna bör tillåta byte av besättning i deras hamnar och sjöfolk kan behöva stanna på hotell eller tillfällig inkvartering medan de väntar på sina resrutter eller påmönstring.

Flygfrakt nämns specifikt i meddelandet och medlemsstaterna rekommenderas att fortsätta att säkerställa en smidig fraktverksamhet bland annat genom att hålla flygplatserna öppna för fraktverksamhet eller upprätthålla tillräcklig kapacitet för lasthantering när flygplatser stängs av ekonomiska skäl.

### 1.2.5 Mot en krisberedskapsplan och bättre sätt att hantera undantag

Kommissionen konstaterar att EU agerade mycket snabbt i våras när covid-19-krisen eskalerade. I rådets nyligen antagna slutsatser om politiska överväganden gällande en beredskapsplan för pandemier och andra allvarliga kriser för den europeiska godstransportsektorn (dok. 12060/20) uppmanade rådet kommissionen att utarbeta en beredskapsplan för pandemier och andra allvarliga kriser för den europeiska godstransportsektorn.

I detta meddelande uttalar kommissionen att den har åtagit sig att grundligt bedöma och genomföra omfattande samråd vid utarbetandet av en

beredskapsplan för pandemier som möjliggör flexibla, snabbt genomförbara, ändamålsenliga och effektiva åtgärder. Planen bör omfatta gods- och persontransporter. Kommissionen avser att lägga fram denna plan tillsammans med de lagstiftningsförslag som förtecknas i detta meddelande under 2021.

Kommissionen aviserar följande aktiviteter:

- Översyn av bestämmelserna i omnibusförordningen som antogs i maj 2020 och föreskrev tidsbegränsade undantag från vissa befintliga EU-regler för alla landtransportsätt och för sjöfartsskydd.
- Systematisk genomgång av EU-lagstiftningen för att lägga till krisbestämmelser där så behövs.
- Vägledning till medlemsstaterna för att säkerställa en miniminivå av samordning av undantagen från vägtransportbestämmelserna om kör- och viloperioder
- Förslag på kriterier för grundläggande minimitjänster på området för persontransporter,
- Kontinuerlig övervakning av godstågens tidtabellstillförlitlighet och tidsprestanda vid gränsstationer, inbegripet tider för stationsuppehåll.
- Översyn av EU:s regler för fördelning av ankomst- och avgångstider (s.k. slots) vid gemenskapens flygplatser för att säkerställa ett effektivt utnyttjande av flygplatskapaciteten och en bättre överensstämmelse mellan upphävandet av slottider och den faktiska och prognostiserade nivån på flygtrafiken.
- Förlängning genom en delegerad akt av undantagsåtgärder för tillhandahållande av lufttrafik mot bakgrund av covid-19-pandemin, när detta är motiverat enligt tillämpliga kriterier.

#### 1.2.6 Viktiga förbindelser för passagerare

Slutligen behandlar kommissionen frågor som har med resenärers förutsättningar under pandemin. Medlemsstaterna och de lokala myndigheterna bör – som princip – inte förbjuda tillhandahållandet av transporttjänster. Ett adekvat utbud av kollektiva transporter måste upprätthållas. Kommissionen anser vidare att grundläggande minimitjänster med flygplan, bussar, bilar, tåg och färjor måste fortsatt säkerställas i hela EU, vid behov med hjälp av offentligt ekonomiskt stöd i enlighet med unionsrätten.

### 1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Meddelandet medför inga påverkan på svenska regler.

### 1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Meddelandet medför inga budgetära konsekvenser.

### 2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar kommissionens arbete med att motverka effekterna för transportsektorn under covid-19-pandemin. Det är viktigt att hålla i de framgångsrika metoder som har använts hittills och att vid behov införa nya åtgärder som kan hantera den ökade smittspridningen som äger rum under hösten 2020. Regeringen välkomnar särskilt en översyn av bestämmelserna i omnibusförordningen som föreskriver om tidsbegränsade undantag från vissa befintliga EU-regler.

Under den första vågen av pandemin fungerade godstrafiken på järnväg under omständigheterna väl. Regeringen anser att om eventuella lagstiftningsåtgärder på grund av pandemin ska vidtas är det därför viktigt att det finns ett behov av sådana åtgärder och att de är specificerade för att användas i krissituationer. Det är även viktigt att den ansvarsfördelning som finns inom järnvägssystemet bibehålls även under en kris.

Även godstransporter inom sjöfarten har under omständigheterna fungerat väl under pandemin. Det är viktigt att sjömännens fysiska och mentala hälsa är god trots rådande omständigheter. Därför vill regeringen betona vikten av att besättningsbyten sker så smidigt som möjligt och att sjömän inte behöver tillbringa längre tid till sjöss än den tid som regleras i regelverken.

### 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är inte kända.

### 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är inte kända.

### 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Meddelandet har inte remitterats.

## 3 Förslagets förutsättningar

### 3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Det är inte ett lagförslag.

### 3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Det är inte ett lagförslag.

### 4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Kommissionen aviserar att de avser att lägga fram en beredskapsplan tillsammans med de lagstiftningsförslag som förtecknas i detta meddelande under 2021.

### 4.2 Fackuttryck/termer

Gröna körfält – Den centrala principen med begreppet är att garantera att leveranskedjorna fungerar på den inre marknaden och att eventuella brister undviks. Gröna körfält har därför kommit att bli ett bredare begrepp än att endast gälla för fysiska övergångar vid gränser mellan medlemsstaterna.