



Beredskapsplan för transportsektorn

2021/22:FPM105

Infrastrukturdepartementet

Dokumentbeteckning

COM(2022) 211 final

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL
EUROPAPARLAMENTET, RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH
SOCIALA KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN - Beredskapsplan
för transportsektorn

Sammanfattning

Kommissionens meddelande om en beredskapsplan för transportsektorn listar tio insatsområden baserat på ett antal grundläggande kriterier. De förslag till åtgärder som kan bli aktuella baseras i stor utsträckning på redan vunna erfarenheter av pandemin och Rysslands aggressiva militära angrepp på Ukraina. I många fall är det redan startade processer eller insatser som kommissionen föreslår ska fortgå. Regeringen bedömer att de insatser som föreslås fortgå och de som kan bli aktuella är rimliga men också kan bli verksamma för att uppnå en ökad beredskap inom transportsektorn. Eventuella finansiella krav på medlemsstaterna att upprätthålla transportförsörjning och att eventuellt kompensera passagerare behöver dock uppmärksammas och om aktuella hållas rimliga. Vissa av förslagen som beskrivs i meddelandet kommer troligen att vara föremål för behandling under Sveriges EU-ordförandeskap den 1 januari till och med den 30 juni 2023.

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

Kommissionens meddelande har tagits fram mot bakgrund av de kriser som drabbat unionen de senaste två åren. Det är dels pandemin, dels Rysslands militära angrepp mot Ukraina som på olika sätt påverkat transportmöjligheterna inom unionen. På basis av de redan vidtagna

1.2 Förslagets innehåll

Meddelandet redogör för idag gällande regler i olika transportregleringar som syftar till att hantera olika krissituationer, men också de olika insatser som under nämnda kriser vidtagits. Slutligen föreslås en så kallad verktygslåda för beredskap inom transportsektorn med totalt tio åtgärdsområden. Åtta principer ska enligt kommissionens meddelande vara styrande för de tio åtgärdsområdena, nämligen; proportionalitet, icke-diskriminering, samordning, öppenhet, kommunikation och dialog, förenlighet med EU-åtgärder, transportsystemets integritet, hänsyn till passagerare med särskilda behov och hänsyn till transportarbetare.

De tio åtgärdsområdena med exempel på aktiviteter eller åtgärder är följande;

Anpassa EU:s transportlagstiftning till krissituationer. Kommissionen pekar på att dessa typer av regler redan finns i exempelvis förordningen 1008/2008 om tillhandahållande av lufttrafik, förordning 1370/2017 om kollektivtrafiktjänster och förordning 352/2017 om tillhandahållande av hamntjänster. Men kommissionen pekar på att i krissituationer kan ändrade åtaganden som noga övervägts vara motiverade och nämner exempelvis de Omnibuspaket I och II som införts temporärt under pandemin.

Säkerställa lämpligt stöd till transportsektorn. Kommissionen framhåller här återhämtningsplanerna som verk samma instrument under pandemin. Men framhåller att den själv och medlemsstaterna vid kris snabbt ska agera för att mobilisera andra medel än normalt för att hantera situationen utifrån vad som är lämpligt och beroende på krisens art. Ekonomiska lättnader genom tillfälliga undantag från betalningsförpliktelser är en sådan åtgärd som nämns.

Säkerställa fri rörlighet för varor, tjänster och människor. Kommissionen lyfter här fram fler åtgärder som tillämpats under pandemin. Det gäller bland annat de så kallade gröna körfält som infördes för att underlätta gränspassage för lastfordon, i syfte att underlätta leveranskedjor. Men också en uppmaning till medlemsstaterna att bygga vidare på erfarenheter kring gemensam mall för EU:s digitala formulär för lokalisering av passagerare och en plattform för delning av passageraruppgifter för gränsöverskridande kontaktspårning.

Hantera flyktingflöden och repatriering av strandsatta passagerare och transportarbetare. Kommissionen och Europeiska utrikestjänsten avser att samordna och övervaka inrättandet av säkra transitkorridorer. Medlemsstaterna uppmanas liksom i meddelandet om gröna körfält från mars 2020 att inrätta transitkorridorer för privata förare och deras passagerare. Här tas också upp att säkerställa smidigare byten av besättningar på fartyg och reparering av sjöpersonal. För att uppnå de föreslås tre åtgärder; ett forum för berörda parter inom sjöfart, ett närmare samarbete med ursprungsländer och förbättrade uppgifter om var personal arbetar och vart de reser.

Säkerställa en miniminivå för transportförbindelser och skydd av passagerare. Kommissionen menar att det viktigt att bibehålla lämplig nivå på kollektivtjänster inom och mellan städer och regioner. Medlemsstaterna uppmanas att överväga brådskande upphandlingar av offentliga tjänster för kollektivtrafik eller ändra befintliga avtal efter allmänhetens resebehov. Kommissionen pekar på att EU:s regler för kollektivtrafik redan innehåller ett brådskande förfarande som ska tillämpas under vissa omständigheter. Men också på att ett verktyg skulle kunna vara att säkerställa en miniminivå på förbindelser under kriser genom att öka transportinfrastrukturens och transportföretagens motståndskraft mot chocker. Enligt kommissionens förslag till ny förordning om det transeuropeiska transportnätet ställs krav på medlemsstaterna att förbättra transportnätets säkerhet och motståndskraft mot klimatförändringar, miljökatastrofer och katastrofer samt andra exceptionella händelser. Vidare aviserar kommissionen att den överväger lagstiftningsinitiativ för skydd av passagerare mot riskerna för att transportföretag drabbas av likviditetskris eller hamnar på obestånd – situationer som ofta kan härledas till en kris.

Dela transportuppgifter. Det är av stor vikt att huvudaktörerna kan dela uppgifter. Kommissionen, myndigheter i medlemsstaterna (inbegripet de på regional och lokal nivå), EU-byråer, andra EU-institutioner (inbegripet parlamentet och rådet), transportföretag, passagerare, transportarbetare, företag och transportorganisationer bör dela och ha tillgång till aktuella uppgifter så att de gemensamt kan lösa problem. Om centrala kommunikationssystem attackeras bör alternativa system och reservsystem upprättas tillsammans med medlemsstaterna. Alternativa sätt att kommunicera och samla in uppgifter kommer att likställas med information i realtid om de vanliga kanalerna upphör att fungera.

Förstärkt samordning av transportpolitiken. Nätverket av nationella kontaktpunkter inom transportsektorn kommer även framöver att vara den centrala punkten för diskussioner om transportkriser. På så sätt undviks parallellt beslutsfattande, och det blir möjligt att reagera snabbt och hantera särskilda transportaspekter i ett forum med tekniska kunskaper om sektorn. Kommissionen ska ansvara för informationsflödet mellan nätverket, EU-arrangemanget för integrerad politisk krishantering (IPCR), andra av rådets grupper samt EU-forum och internationella forum.

Stärkt cybersäkerhet. Kommissionen avser att öka sitt samarbete om cybersäkerhet med Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, Europeiska sjösäkerhetsbyrån, Europeiska unionens järnvägsbyrå, Europeiska unionens byrå för den operativa förvaltningen av stora it-system inom området frihet, säkerhet och rättvisa och EU:s cybersäkerhetsbyrå. Kommissionen pekar på sitt förslag om en övergripande lagstiftningsram för skydd av kritisk infrastruktur som också omfattar transportsektorns motståndskraft.

Test av beredskap inom transportområdet. Kommissionen föreslår att den, tillsammans med relevanta byråer och organ eller andra aktörer, och med utgångspunkt i befintliga processer, genomför beredskapstest för att bedöma krisberedskapen i enlighet med denna plan. Dessa test bör integreras i

kommissionens allmänna krishanteringssystem och så långt det är möjligt ingå i befintliga EU-övningar för att maximera insatser och resultat.

Samarbete med internationella partner. En kris som drabbar EU:s transportsystem kan få globala konsekvenser. Kommissionen menar att resultat av ett offentligt samråd visar behovet av att förstärka internationella samordningsmekanismer då pandemin synliggjorde en bristande förmåg att harmonisera globala insatser. Därför är bör ökad krisberedskap regelbundet diskuteras med EU:s främsta partner, särskilt dem med vilka förbindelserna är starkare och dem med särskilda erfarenheter av kriser, i linje med Global Gateway. Pandemin och Rysslands invasion av Ukraina har tydliggjort behovet av att samarbeta med västra Balkan – genom transportgemenskapen – för att de gröna körfälten ska fungera effektivt utanför EU samt vikten av att utvidga det transeuropeiska transportnätet.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Meddelandet och de initiativ som aviseras i detta har ingen bäring på svenska regler. En rad EU-direktiv och förordningar omnämns som innehåller beredskapsregler och kommissionen aviserar att sådana kommer att beaktas i översyn av EU-rätt. Dessa får sedan tillämplig i Sverige.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Åtgärden om att säkerställa en miniminivå för transportförbindelser och skydd av passagerare, skulle kunna innebära budgetära konsekvenser för främst kollektivtrafikoperatörer men i förlängningen möjligen statsfinanserna. Det behöver bevakas om förslag kommer på detta område. I övrigt bedöms ingen påverkan på stats- eller EU-budgeten föreligga.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen ställer sig positiv till att ett helhetsgrepp tas för en ökad och framför allt samordnad beredskap för transportsektorn kan åstadkommas. Pandemin och även Rysslands aggressiva militära angrepp på Ukraina har orsakat allvarliga störningar på fler olika typer av transporter i Sverige och i resten av Europa. Störda leveranskedjor till industrin, för livsmedelsförsörjning och leverans av läkemedel är några exempel. Men orsakat av pandemin också minskat resande och svårigheter för kollektivtrafikoperatörer att upprätthålla tjänster. Ett olikat agerande i olika medlemsstater har spätt på problemen med gränspassager för både gods och passagerare. De insatser som i meddelandet aktualiseras för samordning, ökad kommunikation, delade data, vissa stödinsatser med mera baseras mycket på de erfarenheter som redan finns från pandemin och krisen i Ukraina. Regeringen bedömer dem också som både rimliga och verksamma

för att eftersträva en ökad beredskap inom transportsektor på ett samordnat sätt. Eventuella finansiella krav på medlemsstaterna att upprätthålla transportförsörjning och att eventuellt kompensera passagerare behöver dock uppmärksammas och om aktuella hållas rimliga.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Inge kända i dagsläget.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Inge kända i dagsläget.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Meddelandet har inte remitterats.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Kommissionen har inte uppgivit någon särskild rättslig grund för meddelandet. Insatserna som kan bli aktuella kan initieras utifrån olika rättsliga grunder. Berörande på vilka dessa blir kommer beslutsförfarande att avgöras. Flera av de föreslagna insatserna är dock att hänföra till transportavsnittet i FEUF varför artiklarna 90 – 100 skulle bli tillämpliga. Beslut med kvalificerad majoritet och medbeslutande av Europaparlamentet blir i de fallen aktuellt.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Meddelandet innehåller inga direkta tydliga krav på medlemsstaterna som skulle kunna påverka subsidiaritets- eller proportionalitetsprinciperna. Proportionalitet är även en av de grundläggande principerna för eventuella åtgärder som skulle kunna föreslås baserat på meddelandet.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Meddelandet bedöms börja behandlas i rådet under tjeckiskt ordförandeskap som inleds 1 juli 2022. Vissa av förslagen som beskrivs i meddelandet kommer troligen att vara föremål för behandling under Sveriges EU-ordförandeskap den 1 januari till och med den 30 juni 2023.

Omnibuspaket Lagstiftningspaket som ändrar få speciella artiklar i ett flertal rättsakter genom ett samlat beslut