



Brüssel, den 21. Oktober 2020
(OR. en)

12060/20

TRANS 479
AVIATION 188
MAR 136

A-PUNKT-VERMERK

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Rat

Betr.: Politische Überlegungen hinsichtlich eines Notfallplans für den europäischen Güterverkehrssektor im Fall einer Pandemie und anderer schwerer Krisensituationen
– Annahme von Schlussfolgerungen des Rates

I. EINLEITUNG

Am 27. August 2020 hat der Vorsitz einen Vermerk über Benchmarks für die Pandemieplanung im europäischen Güterverkehrssektor verteilt. Im Anschluss an die Erläuterungen in der Gruppe „Intermodaler Verkehr und Vernetzung“ am 2. September hat der Vorsitz beschlossen, Schlussfolgerungen des Rates zum Thema Notfallplanung im Güterverkehr auszuarbeiten.

II. ARBEIT IN DEN VORBEREITUNGSGREMIEN DES RATES

Der Entwurf der Schlussfolgerungen wurde in den Sitzungen der Gruppe vom 10., 14. und 18. September sowie vom 9. Oktober erörtert.

Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hat den Entwurf der Schlussfolgerungen am 21. Oktober 2020 erörtert und den Rat ersucht, den Entwurf der Schlussfolgerungen zu billigen.¹

¹ Dok. 10762/20.

FAZIT

Auf Ersuchen des Ausschusses der Ständigen Vertreter wird der Rat ersucht, die in der Anlage wiedergegebenen Schlussfolgerungen zu billigen.

SCHLUSSFOLGERUNGEN DES RATES

zu

politischen Überlegungen hinsichtlich eines Notfallplans für den europäischen Güterverkehrssektor im Fall einer Pandemie und anderer schwerer Krisensituationen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

UNTER HINWEIS AUF

- die Leitlinien der Kommission für Grenzmanagementmaßnahmen zum Schutz der Gesundheit und zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von Waren und wesentlichen Dienstleistungen vom 15. März 2020²;
- die Mitteilung der Kommission über die Umsetzung sogenannter „Green Lanes“ im Rahmen der Leitlinien für Grenzmanagementmaßnahmen zum Schutz der Gesundheit und zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von Waren und wesentlichen Dienstleistungen vom 23. März 2020³;
- die Leitlinien der Europäischen Kommission: Erleichterung des Luftfrachtbetriebs während des COVID-19-Ausbruchs vom 26. März 2020⁴;
- die Leitlinien der Kommission zum Schutz der Gesundheit, zur Rückkehr und zur Regelung der Reise von Seeleuten, Fahrgästen und anderen Personen an Bord von Schiffen vom 8. April 2020⁵;
- die Leitlinien der Kommission für die schrittweise Wiederherstellung der Verkehrsdienste und Verkehrsverbindungen vom 13. Mai 2020⁶;
- die EU-Leitlinien für die schrittweise Wiederaufnahme touristischer Dienstleistungen und für Gesundheitsprotokolle im Gastgewerbe vom 13. Mai 2020⁷;
- den Entwurf einer Empfehlung des Rates für eine koordinierte Vorgehensweise bei der Beschränkung der Freizügigkeit aufgrund der COVID-19-Pandemie⁸ —

² Dok. C(2020) 1753 final.

³ Dok. C(2020) 1897 final.

⁴ Dok. C(2020) 2010 final.

⁵ Dok. C(2020) 3100 final.

⁶ Dok. C(2020) 3139 final.

⁷ Dok. C(2020) 3251 final.

⁸ ABl. L 337 vom 14.10.2020, S. 3.

VERPFLICHTET SICH, seinen Beitrag zu leisten, um den europäischen Verkehrssektor vor den Auswirkungen einer Pandemie und anderer schwerer Krisensituationen zu schützen;

WEIST DARAUF HIN, dass die Abriegelung aufgrund der COVID-19-Pandemie gezeigt hat, wie wichtig ein reibungsloser grenzüberschreitender Verkehr und die Vernetzung der EU-Regionen ist, insbesondere in den Grenzregionen;

BETONT, wie wichtig es ist, die territoriale Anbindung in Krisenzeiten zu wahren, einschließlich in den überseeischen europäischen Gebieten;

WEIST DARAUF HIN, dass die letzten Monate sehr deutlich gemacht haben, wie wichtig, aber auch sensibel der Verkehrssektor für die Gewährleistung widerstandsfähiger Lieferketten ist und wie wichtig es ist, zuverlässige und stabile Koordinierungsmechanismen zu schaffen, um einseitige und unkoordinierte Beschränkungen zu vermeiden;

IST DER AUFFASSUNG, dass alle Beschränkungen und Hindernisse für den freien Warenverkehr und die Freizügigkeit der Beschäftigten im Verkehrssektor vermieden werden sollten, und **BETONT**, dass während einer Pandemie und in anderen schweren Krisensituationen die Korridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und andere wichtige grenzüberschreitende Verbindungen betriebsbereit gehalten werden sollten, indem das Funktionieren der relevanten und damit zusammenhängenden Hilfsdienste sichergestellt und die Grenzen für den Güterverkehr offen gehalten werden;

STELLT FEST, dass der Verkehrssektor im Allgemeinen und der Güterverkehr im Besonderen für unsere Gemeinschaft systemrelevant sind, da Verkehrsverbindungen nicht an den nationalen Grenzen oder EU-Außengrenzen enden. Daher müssen wir auch in Krisenzeiten die Mobilität der Beschäftigten im Verkehrssektor und Beförderungshandlungen aus europäischer und internationaler Sicht betrachten, wobei die Schließung der Grenzen innerhalb der Europäischen Union vermieden werden und der Warenfluss weiterhin reibungslos vonstattengehen sollte, einschließlich über die Eingangsorte in die Europäische Union;

IST DER AUFFASSUNG, dass die während der COVID-19-Pandemie gewonnenen Erfahrungen in vollem Umfang berücksichtigt werden sollten und dass die Zusammenarbeit und die gemeinsamen Anstrengungen zur Gewährleistung der Freizügigkeit der Beschäftigten im Verkehrssektor und des freien Warenverkehrs über die Binnengrenzen der EU hinweg sowie die Zusammenarbeit mit Drittländern gestärkt werden sollten;

BEGRÜBT die koordinierten, flexiblen, verhältnismäßigen und diskriminierungsfreien Ansätze der EU, der Mitgliedstaaten und des Verkehrssektors in den vergangenen Monaten, die enge Koordinierung zwischen den zuständigen nationalen Behörden, insbesondere in den Bereichen **Verkehr**, innere Angelegenheiten und Gesundheit, die enge Zusammenarbeit und den Informationsaustausch im Rahmen der Integrierten EU-Regelung für die politische Reaktion auf Krisen (IPCR) sowie den regelmäßigen und raschen Austausch aktueller Informationen über das Netz der nationalen Kontaktstellen der Verkehrsministerien der Mitgliedstaaten unter Beteiligung der Kommission;

BEGRÜBT die koordinierte Einhaltung der Empfehlungen und Leitlinien der Kommission und der einschlägigen internationalen Organisationen im Verkehrsbereich durch die Mitgliedstaaten in den vergangenen Monaten;

BEGRÜBT die rasche, durchdachte und entschlossene Annahme gezielter legislativer EU-Notfallmaßnahmen zur Aufrechterhaltung des innereuropäischen und internationalen Verkehrs während der COVID-19-Pandemie;

BEGRÜBT den regelmäßigen Informationsaustausch und die Koordinierung mit den Verbänden des Verkehrssektors auf nationaler und europäischer Ebene;

FORDERT die Kommission **AUF**, rasch einen Notfallplan für den europäischen Güterverkehrssektor im Fall einer Pandemie und anderer schwerer Krisensituationen auszuarbeiten – einschließlich Maßnahmen zur Gewährleistung der Koordinierung auf EU-Ebene und klarer Leitlinien, die gegebenenfalls auf einer Folgenabschätzung beruhen –, für den zuvor eine Konsultation der Vertreter des Verkehrssektors und eine Bewertung der zur Bewältigung der COVID-19-Krise ergriffenen Maßnahmen durchgeführt wurden und der der Gesamtlage des Verkehrssektors seit dem Beginn der Pandemie Rechnung trägt;

ERMUTIGT die Kommission, zur Klärung des Anwendungsbereichs des Notfallplans eine kohärente Definition des Begriffs „schwere Krisensituation“ vorzulegen, wobei zu berücksichtigen ist, dass der Notfallplan Mittel zur Vermeidung potenziell schwerwiegender Auswirkungen auf den Güterverkehr und den reibungslosen Warenfluss zwischen Mitgliedstaaten und mit Drittländern in solch einer schweren Krisensituation bieten sollte;

ERMUTIGT die Kommission, gegebenenfalls den Notfallplan ganz oder teilweise auf den Personenverkehr und den **Verkehr** im Allgemeinen auszuweiten;

SCHLÄGT VOR, dass ein solcher Notfallplan eng mit der Forderung des Rates nach einer Bewertung der COVID-19-Pandemie im Zusammenhang mit dem Binnenmarkt verknüpft wird;

ERSUCHT die Kommission, in Erwägung zu ziehen, in diesem Notfallplan zumindest die folgenden Aspekte zu berücksichtigen: die Aufrechterhaltung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs entlang der TEN-V-Korridore sowie anderer wesentlicher grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen und der damit zusammenhängenden Hilfsdienste, die den Betrieb eines solchen Netzes unterstützen, sowie die Gewährleistung der Freizügigkeit der Beschäftigten im Verkehrssektor bei gleichzeitiger Wahrung des Schutzes ihrer Gesundheit und Sicherheit, die Ausarbeitung von Leitlinien und Instrumentarien für bewährte Verfahren, um die Resilienz des Verkehrssektors zu stärken, und die Schaffung eines kohärenten Rechtsrahmens für Ausnahmeregelungen, die im Fall von Pandemien und anderen schweren Krisensituationen anzuwenden sind;

BETONT, wie wichtig es ist, dass ein solcher Notfallplan den besonderen Bedürfnissen der Mitgliedstaaten ohne Landgrenze zu einem anderen Mitgliedstaat, der Inseln, abgelegenen Gebiete und Gebiete in Randlage sowie der überseeischen Gebiete Rechnung trägt, um die Anbindung sicherzustellen und ihre Isolation zu verhindern;

ERSUCHT die Kommission, bestehende Strukturen und Netze, einschließlich des Netzes der nationalen Kontaktstellen der Verkehrsministerien, zu nutzen und zu stärken;

UNTERSTREICHT, wie wichtig die Verpflichtung der EU zur Klimaneutralität bis 2050, die Grundsätze der Subsidiarität, Verhältnismäßigkeit und der besseren Rechtsetzung sowie die Achtung des Fachwissens und der Kompetenz der verschiedenen beteiligten Behörden und Interessenträger bei der Ausarbeitung des Notfallplans sind;

ERSUCHT die Kommission, weitere Schritte gründlich zu prüfen, um die Digitalisierung des Verkehrssektors und die Bündelung von Informationen zu fördern sowie gleichzeitig die Widerstandsfähigkeit der IT-Netze zu erhöhen und die „Galileo-Green-Lane-App“ zu verbessern;

ERSUCHT die Kommission, bei ihrer weiteren Arbeit die aus der Nutzung von sogenannten „Green Lanes“ gewonnenen Erkenntnisse zu berücksichtigen, um das Funktionieren des Verkehrs und der Logistikketten sowie vorhersehbare und harmonisierte Reise- und Arbeitsbedingungen zu gewährleisten, insbesondere indem die Bescheinigung für Beschäftigte im internationalen Verkehrswesen gemäß der Mitteilung der Kommission über die Umsetzung sogenannter „Green Lanes“ in der Union entweder in Papierform oder in digitaler Form angenommen und gegebenenfalls die Nutzung von Multimodalität und umweltfreundlichen nachhaltigen Verkehrsträgern gefördert wird;

ERSUCHT die Kommission, im Zusammenhang mit der Überprüfung des Rahmens für befristete staatliche Beihilfen einen spezifischen Rahmen für befristete staatliche Beihilfen für gegenwärtige und künftige Pandemien und andere schwere Krisensituationen auszuarbeiten, der es den Mitgliedstaaten ermöglichen würde, den Verkehrssektor auf schnelle, verhältnismäßige und diskriminierungsfreie Weise zu unterstützen, da in solchen Situationen rasch und auf flexible Weise gehandelt werden muss;

WEIST AUF die Bedeutung der Verordnung (EU) 2019/452 zur Schaffung eines Rahmens für die Überprüfung ausländischer Direktinvestitionen in der Union und der Leitlinien der Kommission für die Mitgliedstaaten betreffend ausländische Direktinvestitionen, freien Kapitalverkehr aus Drittländern und Schutz der strategischen Vermögenswerte Europas im Vorfeld der Anwendung der Verordnung **HIN**⁹;

BETONT, dass den Problemen des Verkehrssektors Rechnung getragen werden muss, wenn Vorschriften oder koordinierte Maßnahmen im Zusammenhang mit Gesundheit und Grenzübertritten erlassen oder in Erwägung gezogen werden, damit negative Auswirkungen auf die Lieferketten vermieden und der freie Warenverkehr und die Freizügigkeit der Beschäftigten im Verkehrssektor sowie Personalwechsel erleichtert werden.

⁹ Dok. C(2020) 1981.