

HELSE- OG OMSORGSDEPARTEMENTET
Krisestab HOD
Postboks 8011 Dep
0030 OSLO

Deres ref.:
Vår ref.: 21/9928-12
Saksbehandler: Christian Aleksander Tinglum
Skøyeneie
Dato: 14.04.2021

Svar på covid-19-oppdrag 408 fra HOD – om å vurdere innføring av obligatorisk testing på grensen av yrkessjåfører

Vedlagt finnes svar på dette.

Oppsummering

- HelseDirektoratet vurderer, som FHI, at det er vanskelig å anslå videre smittespredning, men antagelig er den mindre enn for andre innreisende. Det er antatt at yrkessjåfører vil ha en tilnærmet lik andel positive på grensetesting som andre reisende fra de samme områdene
- Det vurderes at et krav om obligatorisk test på grensen av alle yrkessjåfører vil kunne få konsekvenser for fremkommelighet og trafikkisikkerhet som kan påvirke forsyningsikkerheten og vareberedskapen til landet og at dette er hensyn som veier tungt
- HelseDirektoratet anbefaler ikke at man innfører obligatorisk testing av alle yrkessjåfører på grensen nå, men at annen innretning på risikoreduserende tiltak bør vurderes først
- Det anbefales at transportnæringen utfordres til å bidra til å styrke og evt. innføre andre risikoreduserende tiltak og hvordan en kan få til testing av yrkessjåfører (f.eks. ved opphold over 2 døgn eller jevnlig testing)
- Tiltak for å styrke etterlevelsen av smittevernråd og regelverk anbefales uansett, herunder informasjon karantene, på grensen, gjennom nasjonalt kontrollsenner og i andre relevante kanaler, samt mulighet og anbefaling om gratis testing

Vennlig hilsen

Johan Georg Røstad Torgersen e.f.
direktør

Christian Aleksander Tinglum Skøyeneie
seniorrådgiver

HelseDirektoratet

Avdeling kommunale helse- og omsorgstjenester
Christian Aleksander Tinglum Skøyeneie

Postboks 220 Skøyen, 0213 OSLO • Besøksadresse: Vitaminveien 4, Oslo • Tlf.: (+47) 47 47 20 20
Org.nr.: 983 544 622 • postmottak@helsedir.no • www.helsedirektoratet.no

Dokumentet er godkjent elektronisk

Kopi:
FOLKEHELSEINSTITUTTET, Utbrudd @fhi.no

Svar på covid-19-oppdrag fra HOD 408 – om å vurdere innføring av obligatorisk testing på grensen av yrkessjåfører

Oppsummering

Helsedirektoratet er bedt om, i samarbeid med FHI, og i dialog med instanser mv. med kompetanse på forsyningssikkerhet, å:

- Undersøke omfang av smitte blant yrkessjåfører og deres risiko for å bidra til smittespredning i Norge, og vurdere om risikoen for videre smittespredning er av en slik karakter at det er behov for ytterligere tiltak, herunder vurdere, å innføre testing på grensen av yrkessjåfører jf. § 4d.
- Utrede hvilke tiltak som eventuelt må iverksettes på grensen dersom det skal innføres obligatorisk testing av yrkessjåfører.
- Vurdere konsekvensene av å innføre ytterligere tiltak, herunder obligatorisk testing av yrkessjåfører, opp mot hensynet til Norges forsyningssikkerhet og vareberedskap.

Oppsummering/anbefaling

- Helsedirektoratet vurderer, som FHI, at det er vanskelig å anslå videre smittespredning, men antagelig er den mindre enn for andre innreisende. Det er antatt at yrkessjåfører vil ha en tilnærmet lik andel positive på grensetesting som andre reisende fra de samme områdene
- Det vurderes at et krav om obligatorisk test på grensen av alle yrkessjåfører vil kunne få konsekvenser for fremkommelighet og trafiksikkerhet som kan påvirke forsyningssikkerheten og vareberedskapen til landet og at dette er hensyn som veier tungt
- Helsedirektoratet anbefaler ikke at man innfører obligatorisk testing av alle yrkessjåfører på grensen nå, men at annen innretning på risikoreduserende tiltak bør vurderes først
- Det anbefales at transportnæringen utfordres til å bidra til å styrke og evt. innføre andre risikoreduserende tiltak og hvordan en kan få til testing av yrkessjåfører (f.eks. ved opphold over 2 døgn eller jevnlig testing)
- Tiltak for å styrke etterlevelsen av smittevernråd og regelverk anbefales uansett, herunder informasjon karantene, på grensen, gjennom nasjonalt kontrollsenter og i andre relevante kanaler, samt mulighet og anbefaling om gratis testing

1. Oppdraget fra Helse- og omsorgsdepartementet

HOD viser til Helsedirektoratets notat med tittel "Testing av yrkessjåfører som passerer grensen" mottatt 18. mars 2021, hvor det bes om at departementet vurderer å gi et oppdrag om å undersøke omfang av smitte og risiko for import av smitte fra yrkessjåfører som passerer grensen.

Bakgrunnen for unntaket om test på grensen for yrkessjåfører er å sikre Norges forsyningssikkerhet og vareberedskap.

For å sikre forsyningssikkerheten er man avhengig av at utenlandske leverandører er villige til å utføre oppdrag i Norge. Dersom en yrkessjåfører tester positivt på grensen, og må isoleres, oppstår spørsmålet om hva det gjør med viljen til utenlandske leverandører til utføre oppdrag i Norge. Og det vil igjen kunne påvirke forsyningssikkerheten til Norge.

I tillegg, som det påpekes i notatet, kan det bli trafikale utfordringer knyttet til parkering av lange kjøretøy på grensen i forbindelse med testing av yrkessjåfører. Dette kan igjen medføre lange køer for andre reisende og at grensepasseringen for yrkessjåfører tar lang tid. Dette vil også kunne påvirke forsyningssikkerheten negativt. Med dette som bakgrunn ber HOD om at Helsedirektoratet, i samarbeid med FHI, og i dialog med instanser mv. med kompetanse på forsyningssikkerhet, besvarer følgende oppdrag:

- Undersøke omfang av smitte blant yrkessjåfører og deres risiko for å bidra til smittespredning i Norge, og vurdere om risikoen for videre smittespredning er av en slik karakter at det er behov for ytterligere tiltak, herunder vurdere, å innføre testing på grensen av yrkessjåfører jf. § 4d.
- Utrede hvilke tiltak som eventuelt må iverksettes på grensen dersom det skal innføres obligatorisk testing av yrkessjåfører.
- Vurdere konsekvensene av å innføre ytterligere tiltak, herunder obligatorisk testing av yrkessjåfører, opp mot hensynet til Norges forsyningssikkerhet og vareberedskap.

Forutsetningen for oppdraget er at ordninger/tiltak som foreslås ikke hindrer varetransport til Norge eller forsinker grensepasseringene. Svaret må også belyse hvilke konsekvenser eventuelle tiltak vil kunne medføre for forsyningssikkerheten. Vi ber om at det spesielt tas hensyn til, men ikke begrenses til, følgende faktorer:

- Konsekvensene av at en yrkessjåfører tester positivt
- Trafikale utfordringer ved test på grensepasseringsstedet
- Mulighet for yrkessjåfører til å utføre kabotasje

Frist for oppdraget settes til onsdag 14. april 2021 kl. 16:00

Kontaktperson for oppdraget er Nina Ramnefjell, tlf: 22 24 85 89 / mobil: 47 81 44 81 (nira@hod.dep.no).

Innhold

Oppsummering	1
Oppsummering/anbefaling.....	1
1. Oppdraget fra Helse- og omsorgsdepartementet	1
2. Bakgrunn og forståelse av oppdraget	4
3. Rettslig utgangspunkt	4
Reglene om innreisekarantene og testing for yrkessjåfører av langtransport	4
Unntak fra innreisekarantene i arbeidstiden jf. § 6 b femte ledd	4
Karantene i kjøretøyet og bruk av munnbind etter § 6 b sjette ledd	5
Gjennomført test før ankomst til Norge etter § 4a	5
Testing ved grenseovergangsstedet § 4d	5
Øvrige krav for yrkessjåfører av langtransport jf. covid-19-forskriften kapittel 2.....	5
4. Faglig underlag fra Folkehelseinstituttet	6
Oppsummering	6
5. Helsedirektoratets vurdering.....	6
Behov for å innføre testing på grensen av yrkessjåfører	6
Kommunikasjonstiltak.....	11
Om kontrollsenenteret	12

Utrede hvilke tiltak som eventuelt må iverksettes på grensen dersom det skal innføres obligatorisk testing av yrkessjåfører.	12
Venteareal og testmuligheter	12
Personellkapasitet.....	14
Fergehavner	16
Følgekonskvenser.....	16
Om konsekvensene av at en yrkessjåfør tester positivt	16
Mulighet for yrkessjåfører til å utføre kabotasje.....	17
Konsekvensene av å innføre ytterligere tiltak	18
Helsedirektoratets samlede vurdering	19
6. Behov for å tydeliggjøre regelverket?.....	21
7. Helsedirektoratet anbefaling	21
Vedlegg	22
Samferdselsdepartementets vurdering	23
Innspill fra Politidirektoratet	29
Innspill fra Tolldirektoratet av 9. april	30
Svar vedrørende henvendelse om testing av yrkessjåfører på grensen.....	30
Bakgrunn	30
Drøfting	30
Varestrømmer	30
Konsekvensene av at en yrkessjåfør tester positivt på grensen.....	31
Oppsummering	31
Innspill fra rådet for matvareberedskap (gjennom NFD).....	33
Vurdering av mulige konsekvenser for forsyningene av smittevernutstyr til Norge	38
Tilbakemelding fra NFD om tilleggsvurdering vedr. testing	40

2. Bakgrunn og forståelse av oppdraget

Yrkessjåfører av langtransport etter § 6 b har unntak fra test på grensen ifølge covid-19 forskriften § 4 d tredje ledd bokstav e. Oppdraget går ut på å undersøke omfang av smitte blant yrkessjåfører og deres risiko for å bidra til smittespredning i Norge, og vurdere om risikoen for videre smittespredning er av en slik karakter at det er behov for ytterligere tiltak, herunder vurdere, å innføre testing på grensen av yrkessjåfører jf. § 4d.

Videre å utrede hvilke tiltak som eventuelt må iverksettes på grensen dersom det skal innføres obligatorisk testing av yrkessjåfører og vurdere konsekvensene av å innføre ytterligere tiltak, herunder obligatorisk testing av yrkessjåfører, opp mot hensynet til Norges forsyningssikkerhet og vareberedskap. Det skal tas spesielt hensyn til konsekvensene av at en yrkessjåfører tester positivt, trafikale utfordringer ved test på grensepasseringsstedet og mulighet for yrkessjåfører til å utføre kabotasje. Departementet skriver at forutsetningen for oppdraget er at ordninger/tiltak som foreslås ikke hindrer varetransport til Norge eller forsinker grensepasseringene.

Det er innhentet innspill fra Nærings- og fiskeridepartementet (NFD), Samferdselsdepartementet (SD), Politidirektoratet (POD), Tolldirektoratet, Norges lastebileierforbund, NHO logistikk og transport, Statsforvalter Agder, Innlandet, Oslo Viken, grossistforeningen legemidler (NMD) og gruppen for smittevernustyr.

3. Rettslig utgangspunkt

Reglene om innreisekarantene og testing for yrkessjåfører av langtransport

Nedenfor gjennomgår vi de særskilte reglene om innreisekarantene og testing som gjelder for yrkessjåfører av langtransport som har unntak fra karantene jf. § 6 b femte ledd.

Vi minner også om unntakene for personer i kritiske samfunnsfunksjoner jf. § 6 e, de som ankommer Norge fra områder med karanteneplikt i Sverige/Finland som ledd i reise mellom arbeidssted og bosted jf. § 6 b første ledd, og de som ankommer Norge gjennom et område med karanteneplikt jf. § 6 a bokstav a. Disse unntakene kan i enkelte tilfeller være aktuelle for yrkessjåfører av langtransport. Unntakene behandles imidlertid ikke nærmere her.

Unntak fra innreisekarantene i arbeidstiden jf. § 6 b femte ledd

Hovedregelen er at personer som ankommer Norge fra et område med karanteneplikt skal i innreisekarantene i 10 døgn jf. § 4 bokstav a.

Yrkessjåfører av langtransport som ankommer Norge fra områder med karanteneplikt, er unntatt fra innreisekarantene ved kryssing av Norges grense i arbeidstiden. På fritiden gjelder innreisekarantene. Dette følger av § 6 b femte ledd.

Nærmere om bestemmelsens virkeområde

Helsedirektoratet har lagt til grunn at § 6b femte ledd gjelder yrkessjåfører som ankommer Norge fra et karantenepliktig område med langtransport uavhengig av om oppdraget starter i utlandet eller i Norge og uavhengig av hvor varene/lasten er levert. Videre har vi lagt til grunn at bestemmelsen forutsetter at sjåføren krysser grensen med kjøretøyet i arbeidstiden.

Vi har lagt følgende avklaring fra Helse- og omsorgsdepartementet til grunn:

"Unntaket i § 6 b femte og sjette ledd har til formål å sikre varer og gods til Norge. Dvs. at unntaket benyttes når yrkessjåføren krysser grenser ifbm arbeid, og ikke til og fra Norge ifbm avspasering/ferie og med oppstart av arbeid i Norge. Da tilsier hensynene bak regelen og reelle hensyn at arbeiderne må likestilles med andre reisende, dvs. at utgangspunktet er 10 døgn i karantene og krav om test på grensen."

Vi viser også til avklaringen fra departementet av at *"en vogntogsjåfør som kjører vogntoget i arbeid til Litauen, lar vogntoget være igjen og flyr/kjører leiebil hjem ikke er omfattet av unntaket i § 6 b femte ledd når han ankommer Norge. Og vi er enige i at § 6 g må forstås på samme måte."*

Vi vil i eget punkt i vårt svar på dette oppdraget redegjøre nærmere for behov for presiseringer i någjeldende regelverk.

Karantene i kjøretøyet og bruk av munnbind etter § 6 b sjette ledd

Munnbind

Yrkessjåfører i langtransport skal bruke munnbind når de er ute av bilen og det kan oppstå nærkontakt med andre mennesker. Dette følger av § 6 b sjette ledd.

Karantenested

Hovedregelen er at personer i innreisekarantene skal oppholde seg på karantenehotell på første ankomststed i riket i karantenetiden. Unntak gjelder blant annet for personer som testet seg på grensen da de ankom Norge eller er unntatt slik test, og kan dokumentere at de er unntatt etter § 6 b sjette ledd. Ifølge § 6 b sjette ledd kan yrkessjåfører i langtransport gjennomføre karantenen i fritiden i enerom i kjøretøyet eller toget som er egnet for overnatting.

Helsedirektoratet har lagt til grunn at §§ 6 b femte og sjette ledd skal leses i sammenheng, slik at adgangen til å gjennomføre fritidskarantenen i enerom i kjøretøyet gjelder for yrkessjåfører av langtransport som er omfattet av unntaket i § 6 b femte ledd. I denne forbindelse viser vi til at ovennevnte avklaring fra Helse- og omsorgsdepartementet (under punkt *Nærmere om bestemmelsens virkeområde*) omfatter både femte og sjette ledd.

Denne forståelsen innebærer for eksempel at yrkessjåfør av langtransport som ankommer Norge med fly fra et karantenepliktig område, ikke kan gjennomføre fritidskarantene i kjøretøyet fordi vedkommende ikke er omfattet av § 6 b femte ledd. Problemstillingen er aktuell for yrkessjåfører av langtransport som ankommer Norge med fly, men etter en konkret vurdering oppfylder de strenge vilkårene for personell i kritiske samfunnsfunksjoner i § 6 e.

Gjennomført test før ankomst til Norge etter § 4a

Personer som ankommer Norge fra et område med karanteneplikt, skal ved innreise fremvise en attest som viser negativ test. Testen skal være tatt i løpet av de siste 24 timene før ankomst til Norge jf. § 4a.

Det er flere unntak fra testkravet. Blant annet for norske statsborgere og utlendinger som er bosatt i Norge med oppholdstillatelse eller oppholdsrett etter utlendingsloven hvis det har vært umulig eller uforholdsmessig krevende å fremskaffe slik attest. Det er også unntak for personer som gjennomfører ervervsmessig gods- og persontransport mot vederlag, eller som er på vei til eller fra slikt oppdrag, jf. forskrift om innreiserestriksjoner for utlendinger av hensyn til folkehelsen § 3 bokstav d.

Testing ved grenseovergangsstedet § 4d

Personer som har oppholdt seg i et område med karanteneplikt i løpet av de siste 10 døgn før ankomst til Norge, skal teste seg ved grenseovergangsstedet i Norge etter § 4 d. Testen skal være antigen hurtigtest. PCR-test kan kun unntaksvis benyttes. Personer som er testet med antigen hurtigtest, skal vente på teststasjonen til prøveresultatet foreligger så langt det er praktisk mulig ut fra forholdene på stedet. Ved positiv antigen hurtigtest skal personen ta PCR-test innen et døgn etter ankomst. Myndighetene kan i grensekontrollen gi anvisning på hvilken teststasjon den reisende er pliktig til å teste seg ved umiddelbart etter innreise.

Yrkessjåfører av langtransport etter § 6 b femte ledd er unntatt fra testkravet jf. § 4d tredje ledd bokstav e. Helsedirektoratet legger til grunn at henvisningen til § 6 b femte ledd innebærer at yrkessjåfører av langtransport som ikke er unntatt karantene etter § 6 b femte ledd, heller ikke er unntatt fra kravet om test på grensen etter § 4 d tredje ledd bokstav e.

Øvrige krav for yrkessjåfører av langtransport jf. covid-19-forskriften kapittel 2

Personer som ankommer Norge fra et område som medfører karanteneplikt har registreringsplikt etter § 5b. Bestemmelsen har ingen egne unntak for yrkessjåfører av langtransport.

Videre gjelder reglene om krav til de som er innreisekarantene etter § 5. Blant annet skal personer i innreisekarantene kontakte helse- og omsorgstjenesten for å teste seg hvis de får akutt luftveisinfeksjon, med feber, hoste eller tung pust i karantenetiden jf. niende ledd. Selv om testen er negativ, skal de fortsatt være i karantene resten av karantenetiden.

Ifølge § 6 skal personer som er unntatt fra innreisekarantene så langt som mulig unngå nærkontakt med andre som de ikke bor sammen med. Karanteneunntaket opphører dersom personen utvikler akutt luftveisinfeksjon med feber, hoste eller tung pust eller vurderes av lege som mistenkt smittet.

Personer i innreisekarantene som ikke oppholder seg på karantenehotell, skal teste seg døgnet syv med PCR-test etter ankomst jf. § 4 c andre ledd. Det er ikke unntak for yrkessjåfører av langtransport.

Personer som er bekreftet smittet av SARS-CoV-2 skal isolere seg. Perioden for isolering skal være i samsvar med Helsedirektoratets anbefalinger. Å isolere seg innebærer å oppholde seg i eget hjem eller på et annet egnet oppholdssted som nevnt i [§ 5a](#) første ledd, isolert fra andre, så langt som mulig også fra andre i samme husstand. Dette følger av § 7 første ledd.

4. Faglig underlag fra Folkehelseinstituttet

Folkehelseinstituttets vurdering er vedlagt i sin helhet. (oppsummering under)

Oppsummering

- Risikoen for at yrkessjåfører som ankommer fra røde land er smittet, er sannsynligvis like stor som for andre innreisende. Noen av landene sjåførene ankommer fra, har betydelig smitteforekomst. På den annen side kan vi anta at utenlandske sjåfører som ikke er bosatt i Norge har mindre kontakt med lokalbefolkningen enn andre innreisende.
- Erfaringer fra kontrollsenteret viser at det er utfordringer vedrørende etterlevelse av kravene til fritidskarantene for denne gruppen, noe som kan øke risikoen for videre spredning.
- FHI kjenner til enkelttilfeller av covid-19 blant langtransportssjåfører. Det er svært få kjente utbrudd knyttet til denne gruppen, men dette kan henge sammen med at gruppen ikke har testplikt og i liten grad testes, slik at smitte og eventuell videre spredning i liten grad vil oppdages.
- FHI anbefaler at disse testes på grensen eller jevnlig, på lik linje med andre innreisende, slik at risiko for videre smittespredning reduseres. Hurtigtester vil være velegnet til slik testing.
- Dersom test på grensa ikke er gjennomførbart for hele gruppa, bør man som et minimum vurdere krav om test for de som skal være i Norge i over 2 døgn.
- Dersom krav om testing anses som umulig å gjennomføre pga. kritiske forsinkelser i varetransport og kritiske problemer med trafiksikkerhet og vareforsyning, bør man uansett styrke og evt. innføre andre risikoreducerende tiltak, som å sikre etterlevelse av råd og regler inkludert etterlevelse av pålagt fritidskarantene, kommunikasjonstiltak som informasjon på ulike språk tilgjengelig på aktuelle steder (grensestasjoner, terminaler) og i etablerte kanaler om gjeldende regler/råd, inkludert anbefaling og informasjon om mulighet for gratis testing mv. Det vil være viktig å involvere næringen i hvordan dette kan gjøres, inkludert hvordan man kan få til testing av sjåførene.

5. Helsedirektoratets vurdering

Behov for å innføre testing på grensen av yrkessjåfører

Helsedirektoratet og FHI er bedt om å undersøke omfang av smitte blant yrkessjåfører og deres risiko for å bidra til smittespredning i Norge, og vurdere om risikoen for videre smittespredning er av en slik karakter at det er behov for ytterligere tiltak, herunder vurdere, å innføre testing på grensen av yrkessjåfører jf. § 4d.

Folkehelseinstituttet skriver:

"Gruppen av yrkessjåførere som reiser inn i landet i forbindelse med ervervsmessig godstransport er per i dag unntatt innreisekarantene i arbeidstiden uten krav om testing ved innreise eller jevnlig testing. I praksis er de nå den eneste gruppen av jevnlig innreisende av et visst omfang som ikke testes i forbindelse med grensepassering. Vi har dermed ikke oversikt over hvor mange i denne gruppen som er smittet, fordi de ikke testes. FHI er ikke kjent med utbrudd som kan knyttes til denne gruppen av yrkessjåførere spesielt. Dette henger imidlertid også sammen med at de ikke testes, slik at kunnskapen om mulige utbrudd er mangelfull.

Risikoen for importsmitte i denne gruppen er den samme som for andre arbeidsreisende, og avhenger bl.a. av forekomsten i landene de ankommer fra. FHI har derfor i tidligere oppdrag siden fra januar anbefalt at denne gruppen bør testes på lik linje med andre innreisende.

Selv om risikoen for videre spredning i Norge fra denne gruppa antagelig er mindre enn fra andre innreisende, ettersom personene i stor grad oppholder seg i kjøretøyet og trolig har få nærkontakter mens de er i landet, vil det være noe kontakt. Risikoen for smittespredning øker med oppholdets lengde da det er høyere sannsynlighet for at disse har flere nærkontakter og kontaktpunkter (butikker, spisesteder, ferger og evt. overnattingssteder) under oppholdet enn de som raskt reiser ut av landet.

Erfaringer fra kontrollsentret tilsier at det er utfordringer med forståelsen og etterlevelsen av fritidskarantene. Noen av sjåførene er bosatt i Norge og har dermed større kontaktflate i Norge, som kan medføre en større risiko for eventuell spredning. På den annen side er disse trolig bedre kjent med råd og regler i Norge og har trolig større etterlevelse av testing ved symptomer enn utenlandske sjåførere."

"I Folkehelseinstituttets system for utbruddsvarsling, Vesuv, er det kun rapportert to utbrudd hvor yrkessjåfører/lastebilsjåfører har vært involvert. I begge tilfellene er det uklart om smitten var relatert til yrkesutøvelsen eller ikke. I det ene tilfellet var det en lastebilsjåfører som hadde smittet et husstandsmedlem, men det var ikke klart om sjåføren var smittet i utlandet eller i Norge. I det andre tilfellet var det et utbrudd i noen få husstander hvor det var uklart hvem som var indeks, og en av de som fikk påvist smitte hadde kommet tilbake fra oppdrag i utlandet noen dager i forkant, uten å bli testet. Det var også angitt mulighet for at smitten kom fra et annet utbrudd i kommunen.

FHI har vært i kontakt med tre av Norges største kommuner. To angir at de ikke kjenner til utbrudd forårsaket av yrkessjåførere, men kjenner til enkelttilfeller av smitte blant denne gruppen. De påpeker samtidig at man vet mindre om smitte fra denne gruppen siden de ikke har krav om testing. I den siste kommunen har det ikke vært utbrudd knyttet til langtransport, men derimot enkelte utbrudd knyttet til budtjenester.

Det er vanskelig å undersøke omfang av smitte i denne gruppen og anslå videre smittespredning.

Tall fra ukesrapporten uke 13 viser at av de reisende som blir testet på grensen har andelen positive ligget på 0,6 % - 0,8 % de siste 5 ukene, og at andelen av reisende som i løpet av de neste 10 dagene tester positivt øker til totalt 1,3 % - 1,6 % for de som har testet seg opp til 10 dager etter ankomst (se tabell under). "

Videre skriver FHI at

"Vi antar at yrkessjåførere vil ha en tilnærmet lik andel positive på grensetesting som andre reisende fra de samme områdene. "

Helsedirektoratet vurderer, som FHI, at det er vanskelig å anslå videre smittespredning, men antagelig er den mindre enn for andre innreisende. FHI skriver at det har vært svært få utbrudd der yrkesgruppen har vært involvert. Gruppen er underlagt fritidskarantene når de kommer til Norge fra land med karanteneplikt, men har unntak fra innreisekarantene i arbeidstiden. Fritidskarantenen kan gjennomføres i enerom i kjøretøyet som er egnet for overnatting. Yrkessjåførere i langtransport skal bruke munnbind når de er ute av bilen og det kan oppstå nærkontakt med andre mennesker. Gjeldende regelverk er gjengitt over.

SD har gitt unntak fra reglene om kjøre- og hviletid slik at sjåførene kan bo i bilen pga. smittevern hensyn. De mener det er grunn til å tro at mange benytter dette, da det også er rimeligere. Således er det en gruppe som det er grunn til å tro at har mindre kontakt i samfunnet. Transportoppdrag følger stramme tidsrammer med kjøre- og hviletidsbestemmelser, og mange internasjonale oppdrag er kortvarig i landet for å losse av og plukke opp returgods tilbake (kanskje med overnatting for tilfredsstillende kjøre- og hviletidsbestemmelsene). Noen påtar seg kabotasjeoppdrag. Fra samferdselssektoren og næringen er det pekt på implementerte smitteverntiltak på godsterminaler, slik som egne områder for utenlandske sjåførere med egne toaletter, dusj og sanitærfasiliteter. Videre er vi kjent med at Sjøfartsdirektoratet kan gi dispensasjon fra bestemmelsene knyttet til opphold på bildekk på bakgrunn av smittesituasjonen.

Ulike grupper yrkessjåførere

I følge SD er yrkessjåførere en lite homogen gruppe, og det er i hovedsak tre grupper som krysser grensen:

1. Norske sjåførere (med oppdrag i utlandet og som skal tilbake)
2. De som jevnlig krysser grensen daglig eller flere ganger om dagen
3. Internasjonale/utenlandsk transport, som har rett til å utføre 3 kabotasjeturer i 7 dager etter ankomst.

Det vil også være noen som krysser grensen, har en overnatting og forlater landet igjen, på jevnlig basis. De vil kunne ankomme landet flere ganger i uka, men ikke hver dag. Andre transport/arbeidsmønstre benyttes trolig også, slik f.eks kjøring fra Nord til Sør Norge via Sverige.

Transportnæringen selv peker på at de ikke har signaler på at det har vært vesentlig smitte blant utenlandske sjåførere. Næringen fremhever at det er brukt mye tid på å utarbeide råd og veiledning for bransjen, også til utenlandske sjåførere. Utenlandske sjåførere er en gruppe som oppgis å oppholde seg i bilen eller i nærhet til den, ettersom det er der næringsgrunnlaget ligger.

FHI antar at yrkessjåførere vil ha en tilnærmet lik andel positive på grensetesting som andre reisende fra de samme områdene. Det er derfor noe usikkert hva det faktiske omfanget av smittede er for denne gruppen.

Om grensetesting skriver FHI:

"Fra et smittevern faglig perspektiv, anbefaler FHI at yrkessjåførere testes ved grensen. De som passerer grensen hyppig, bør testes ukentlig. Dette vil tilsvare ordningene som gjelder for andre arbeidsinnreisende eller grensependlere. Ved å teste, kan smittede personer identifiseres og tiltak for å hindre videre spredning iverksettes. Test bør være antingen hurtigtest som er velegnet til raskt å identifisere smittede personer. Ved positiv antingen hurtigtest skal personen ta PCR-test innen et døgn etter ankomst. Dette er viktig for å sikre diagnosen og vil også bidra til å identifisere evt. nye virusvarianter."

Videre at

"Dersom det av logistikk- og vareforsynings hensyn vurderes at test ved grensen er umulig å gjennomføre, bør man se på alternative løsninger for å få gjennomført testen. Forskriften åpner allerede for at man ikke må vente på svar på grensetesten hvis det ikke er praktisk mulig. Selve testen tar ikke lang tid å gjennomføre. Det kan for eksempel åpnes for å la sjåføren kjøre videre umiddelbart etter testing, og sikre videre håndtering vha. oppringing ved positiv test."

Dersom det ikke fremstår som tjenlig etter en helhetsvurdering å teste alle sjåførene på grensen, bør det kreves test av de som skal oppholde seg i landet i flere dager (over 2 døgn), for eksempel i forbindelse med kabotasjeoppdrag eller yrkessjåførere bosatt i Norge som kommer tilbake etter å ha gjennomført grensekryssende transport. Da ville ikke testen måtte gjennomføres på grensen, men organiseringen og kontroll med etterlevelse vil kunne være utfordrende. Kravet bør være at testen skal tas innen to døgn, og både test på grensen, eller tester utført i nærheten av der oppdraget avsluttes vil egne seg.

Dersom slik testing heller ikke lar seg gjennomføre, bør man i samarbeid med sektoren se på hvordan man kan få til testing av sjåførene."

Vurdering av ulike tiltak og konsekvenser

Helsedirektoratet vurderer at selv om obligatorisk testing av alle på grensen er ønskelig ut fra et smittevern faglig perspektiv, så er det også andre hensyn som må tas med i en helhetsvurdering av å innføre et testkrav av alle yrkessjåførere på grensen. Hensynet til forsyningssikkerhet, vareberedskap, fremkommelighet, trafikale utfordringer og trafiksikkerhet er noen slike forhold. Helsedirektoratet vurderer at obligatorisk test av alle yrkessjåførere på grensen vil kunne få negative konsekvenser for forsyningssikkerhet og vareberedskap. Dette er basert på innspill fra Samferdselsdepartementet, Næringsdepartementet, Tolletaten og Politidirektoratet.

Et krav om test av de som skal oppholde seg i landet i over 2 døgn (eller for eksempel før kabotasje) synes også å kunne gi utfordringer i forsyningsskjedene og varetransporten basert på de innspill vi har fått, men det er vanskelig å overskue alle konsekvenser. Om dette skriker NFD og SD:

- NFD har i sitt innspill angitt at *"Logistikkjedene er følsomme og nøye avpasset, og heller ikke transportørene bør utsettes for unødig usikkerhet. Transportørene av mat inn til landet kjører ikke tom bil ut av landet igjen, men er bl.a. også en del av logistikkjeden for eksport av sjømat. I denne sammenheng frykter vi at forslaget kan gi negative bieffekter på flere og til dels uventede steder i det svært kompliserte systemet som logistikkjedene utgjør. NFD anbefaler ikke tiltak dersom de fører til forsinkelser og i verste fall opphopninger og forstyrrelser i matvareforsyningen til landet. "*
- Det er varierende tilbakemeldinger fra distributørene i rådet for matvareberedskap. Det er bl.a. pekt på at egne testkrav kan skape utfordringer mtp. at det ikke er noe felles med EU. (SD har her nevnt Green lanes gruppen som et initiativ de deltar i)
- SD skriver at: *"Mange norske yrkessjåførere krysser grensen hyppig, f.eks. flere ganger i uka. Denne gruppa kan med et slikt krav bli nødt til å teste seg hvert 2-3. døgn. Dette vil oppleves som en belastning for en yrkesgruppe som allerede tilbringer mesteparten av sin tid i en overlappende innreisekarantene. Vi er i tillegg bekymret for konsekvensene som kan oppstå i varetransporten med at norske sjåførere må gjennomføre test såpass hyppig. Dette kan medføre at det blir vanskeligere for sjåførere som utfører grensekryssende transport å påta seg innenlands transportoppdrag, som kan igjen føre til forsinkelser av transport gjennom Norge.*

Når det gjelder obligatorisk testing av utenlandske sjåførere som skal utføre kabotasjeoppdrag gjentar vi vår vurdering fra tidligere:

Et krav om testing før man påtar seg kabotasjeoppdrag vil kunne få uheldige konsekvenser. Transportsystemet er komplekst, og som NFD påpekte i møtet forrige uke vil forsinkelser kunne forplante seg til andre ledd i transportkjeden. Dersom yrkessjåførere må gjennomføre tester før kabotasjeoppdrag kan dette derfor få konsekvenser for vareflyten gjennom Norge. Enkelte varettyper er sårbare for forsinkelser, som f.eks. matvarer. Forsinkelser kan også medføre at utenlandske transportører vegrer seg for å påta seg nasjonale transportoppdrag i etterkant av en internasjonal transport, dersom det oppstår komplikasjoner i forbindelse med gjennomføringen av kabotasje.

Det kan også oppstå lokale trafikale utfordringer ved godsterminaler i forbindelse med at det losses internasjonale transporter og sjåførene (både norske og utenlandske) må avvente testing før de kan kjøre videre på neste oppdrag.

Det vil for øvrig også være utfordrende å kontrollere et slikt testkrav, da Statens vegvesen f.eks. ikke har hjemmel til å føre tilsyn etter smittevernlovgivningen ved kontroller langs veien. Dette vil i så fall måtte kontrolleres av politiet."

Om jevnlig testing (basert på dagens "pendlerbestemmelse") skriver SD:

"Et slikt testregime vil i størst grad gjelde for norske sjåførere som kjører internasjonale oppdrag, eller svenske- og finske sjåførere som bor nær grensen. Men også sjåførere fra andre land som ankommer Norge mer enn én gang i løpet av 15 dager vil i så fall være underlagt testregimet. For disse sjåførene oppstår igjen spørsmålet om hvor/hvordan vogntoget skal parkeres i forbindelse med testingen."

SD har videre pekt på at:

"For det første vil Samferdselsdepartementet bemerke at beregningen som FHI har gjort av antallet smittetilfeller blant yrkessjåførere (1%) ligger høyere enn erfaringer fra andre land som i visse perioder har testet denne yrkesgruppen. Irland teste fra 28 januar 4300 yrkessjåførere, der 0,2 % av sjåførene testet positivt. Tsjekkia testet i februar yrkessjåførere og blant 17 000 prøver testet mellom 0,1-0,2 % positivt. Samtidig beregnet tsjekkiske myndigheter at 50-75 % av godstransporten ble forsinket. Det er derfor svært viktig å veie den smittevernmessige vinningen man mener å oppnå med testing, mot de ulempene slike testkrav vil få for varetransporten."

Dersom det skal innføres testkrav for yrkessjåførere er det viktig å vurdere følgende:

- *Tilgang på hurtigtester*
- *Parkering/oppstilling av vogntog mens sjåføren testes – dersom dette ikke skjer på grensen vil det stilles krav til store arealer ved evt. teststasjoner andre steder.*
- *Hvordan evt. krav om test vil påvirke de lovmessige kravene og kjøre- og hviletid for sjåførere, med de konsekvenser det kan få for framføringen av gods.*

Samferdselsdepartementet ser for oss at et bedre avbøtende tiltak for å hindre importsmitte som følge av vegtransport er informasjonstiltak blant sjåførere og bedrifter. F.eks. kan det gis informasjon om hvor den enkelte sjåfører kan henvende seg dersom vedkommende opplever symptomer, informasjon om begrensninger i fritidskarantene mv. "

Politidirektoratet skriver dette: "En testing av yrkessjåførere kan ha gode smittevernfaglige begrunnelser, og Politidirektoratet mener at det vil være mulig og mer hensiktsmessig å se på en løsning tilsvarende den som arbeidspendlere har. Det vil si at yrkessjåførere kunne få et testkrav ukentlig, men at testen ikke må utføres på grensen. Da unngår man de to skisserte utfordringene, men sikrer en større effekt for smittevernet."

Slik FHI og Samferdselsdepartementet peker på vil organiseringen og kontroll med etterlevelse kunne være utfordrende. Dette har også næringen pekt på som en potensiell utfordring. Næringen peker på at utfordringen ved å evt. ha test før kabotasje ligger i det praktiske, kontrollmuligheten og at oppdragsgiver er ansvarlig og også ofte er i et annet land. Test før kabotasje kan være mulig for de større transportører gitt hurtigtest og at det f.eks. kan skje på terminal. All transport går imidlertid ikke til knutepunkter slik som godsterminaler. Eieren befinner seg ofte i utlandet og kan ikke lage et system som ivaretar testing, selv om oppdragsgiver vil ansvarliggjøres. At oppdragsgiver for transportoppdrag ofte befinner seg i utlandet, kompliseres også ytterligere av at det ofte benyttes ett eller flere ledd med underleverandører i kjeden mellom transportkjøper og sjåfører.

Helsedirektoratet antar at norske yrkessjåførere bosatt i Norge enklere vil kunne orientere seg i slike testkrav pga. språk. Det vil være viktig med kommunikasjonstiltak og organisering slik som f.eks. praktiske utfordringer med parkering o.l. Vi antar at en del fortsatt vil bruke grenseovergangen som et teststed (med mulige trafikale utfordringer) dersom det ikke også finnes andre egnede teststeder for tungbiler. Likevel vil antagelig alternative testkrav i mindre grad forstyrre grensepasseringene og varetransporten der.

Ved slike testkrav bør det vurderes testmulighet på andre egnede steder. Hvilke egnede steder dette kan være, bør næringen og samferdselssektoren kunne mene noe om dersom en skal innføre slike krav. Dersom en skal ha testmulighet nye steder, vil det kreve testkapasitet og ressurser. Personell er en knapphetsfaktor som trolig også vil spille inn her (beskrevet nærmere under).

Helsedirektoratet foreslår at transportnæringen utfordres til å bidra til å styrke og evt. innføre andre risikoreduserende tiltak og hvordan en kan få til testing av yrkessjåførere (f.eks. ved opphold over 2 døgn eller jevnlig testing). Arbeidet vil også involvere andre relevante myndigheter, slik som samferdselssektoren.

Andre risikoreduserende tiltak

FHI skriver videre

"Testing er ett av flere risikoreduserende tiltak. Andre risikoreduserende tiltak bør også gjennomføres, uavhengig av hvilket testkrav som innføres. Gode fasiliteter og rutiner ved terminaler og langs veier kan bidra til å redusere risiko for nærkontakt og smittespredning. Kontrollsentret bør fokusere spesielt på denne gruppen, slik at etterlevelsen av fritidskarantene og generelle råd og regler kan forbedres. Det må særlig legges vekt på at de har forståelse for at de er i fritidskarantene, at de ikke har med passasjerer, og at unntaket kun gjelder dersom de ankommer i kjøretøyet de får unntak fordi de er førere av. Det må sikres at sjåførere og andre personer som ikke omfattes av det gjeldende unntaket testes ved grensepassering (for eksempel de som ankommer med fly og personer som er passasjerer i kjøretøyene.)"

Det er viktig med kommunikasjonstiltak som sikrer at informasjon er tilgjengelig på flere språk om hvilke råd og regler som gjelder i Norge generelt og ved fritidskarantene. Det må også inkludere informasjon om når man bør teste seg, hvor man skal henvende seg for å få test og ved behov for helsehjelp og at testing er gratis i Norge. Informasjon bør være tilgjengelig der sjåførene ferdes (grensestasjoner, terminaler m.v.) og formidles gjennom etablerte kanaler i sektoren."

Helsedirektoratet er enig i at testing på grensen er ett av flere tiltak som kan bidra til å avdekke smitte blant yrkessjåførene og redusere risikoen for videre smittespredning i Norge. En test vil imidlertid være et øyeblikksbilde. Uavhengig av om testing innføres som tiltak, så mener vi derfor det er nødvendig å vurdere andre tiltak som også kan bidra til å redusere risikoen for smittespredning fra denne yrkesgruppen. Helsedirektoratet har, i tillegg til det FHI nevner, foreslått noen slike tiltak:

- Forbedre smitteverntiltak på døgnhvileplasser (hvor det ofte står mange utenlandske biler), eventuelt etablere testmulighet. En mulig utbedring vil kunne være utplassering av mobile toaletter og vasker, og at biler på bestemte plasser henvises til bestemte toaletter og vasker, slik at mulige kontaktpunkter reduseres.
- Samarbeide med transportnæringen om hvordan en kan få til testing av gruppen og hvilke forutsetninger som bør være på plass, hvis det ikke skal skje på grensen
- Be næringen om forslag på evt. ytterligere kontaktreduserende f.eks. tiltak ved lasting/lossing
- Kommunikasjonstiltak og etterlevelse av smittevernråd (se under)
- Vurdere å gjennomgå om kontrollen av gruppen på grensen er tilstrekkelig
- Vurdere å gjeninnføre muligheten for å gi dispensasjon på generelt grunnlag til å sitte i kjøretøyene under fergeoverfart, som et kontaktreduserende tiltak (Sjøfartsdirektoratet)
- Løpende følge med på tilbakemeldinger fra kontrollsentret vedr. denne gruppen (se under)

Vi foreslår at transportnæringen bør utfordres til å bidra i arbeidet med å vurdere og finne risikoreduserende og hensiktsmessige tiltak som er gjennomførbare, herunder hvordan en kan få til testing.

Kommunikasjonstiltak

Kommunikasjonstiltak vil ikke kunne erstatte testing som tiltak for å hindre importsmitte, men kan bidra til å øke kjennskapen til og derigjennom styrke etterlevelsen av smitteverntiltak og karanteneregelverket blant langtransportsjåførere.

Regelverket for innreise har endret seg ofte, og politiet ga i høst tilbakemelding om at det var krevende å distribuere stadig nye versjoner av informasjonsskriv på ulike språk til reisende som krysset grensen. I samarbeid med politiet laget Helsedirektoratet derfor informasjonskort på 19 språk med QR-kode og telefonnummer til flerspråklig koronatelefon. QR-koden leder til reiseartikkel på Helsenorge.

Informasjon til langtransportsjåfører om regelverk må, for å sikre at den er oppdatert følge samme logikk.

Helsedirektoratet anbefaler at man i tillegg til informasjonskortene også f.eks. bør dele ut pakker med munnbind og desinfeksjon, en enkel brosjyre på aktuelle språk med informasjon om test- og karantenereregler og grunnleggende smitteverntiltak. Disse pakkene kan for eksempel deles ut på grensen, på bensinstasjoner og terminaler. Avtaler om utdelingssteder må avklares nærmere med de relevante aktører.

Dersom testing av langtransportsjåfører skal iverksettes - enten det er på grensen eller andre steder - få må sjåførene få tilpasset informasjon på aktuelle språk, slik som andre grupper som testes på grensen i dag får. I dag deles det ut skriv om hvordan testingen foregår og hva som skjer, hvis man tester positivt. Tilsvarende informasjon til langtransportsjåfører må utvikles.

Om kontrollsenteret

Nasjonalt kontrollsenter skal veilede om og kontrollere at reisende til Norge etterlever innreisekarantenereglene. Hensikten med kontrollsenteret er å redusere risiko for videre spredning av importsmitte og bistå kommunene med å følge opp de innreisende.

Kontrollsenteret bygger på informasjonen fra innreiseregisteret, men har ikke tilgang til testresultater fra MSIS labdatabase. Kontrollsenteret har i dag kapasitet til å ringe en stor andel av de innreisende i løpet en uke, ca. 50 % besvarer oppringingen. Grupper av innreisende prioriteres ut fra en smittevernfaglig vurdering, yrkessjåfører blir prioritert. Initialt var det en del usikkerhet blant sjåførene om hva fritidskarantene innebærer. Det ble også avdekket tilfeller av manglende kontroll og ulik praksis på grenseovergangene. Inntrykket fra telefonveilederne på kontrollsenteret, er at kontrollen på grensen nå er skjerpet. Sjåførene har også bemerket at det kan være vanskelig å holde avstand enkelte steder ved lossing/lasting og på ferger.

Kontrollsenterets veileder yrkessjåfører og kontrollerer etterlevelsen av karantenereglene, men kan ikke kontrollere om en eventuell obligatorisk test er gjennomført. Tilgang til testresultater vil gjøre det mulig for kontrollsenteret å kontrollere om en eventuell obligatorisk test, er utført. Dette må eventuelt vurderes opp mot arbeidsgivers plikt jf. § 6 b om arbeidstakere med hyppige grensepasseringer. Det må i så fall utredes nærmere.

Hvilke tiltak som eventuelt må iverksettes på grensen dersom det skal innføres obligatorisk testing av yrkessjåfører

Venteareal og testmuligheter

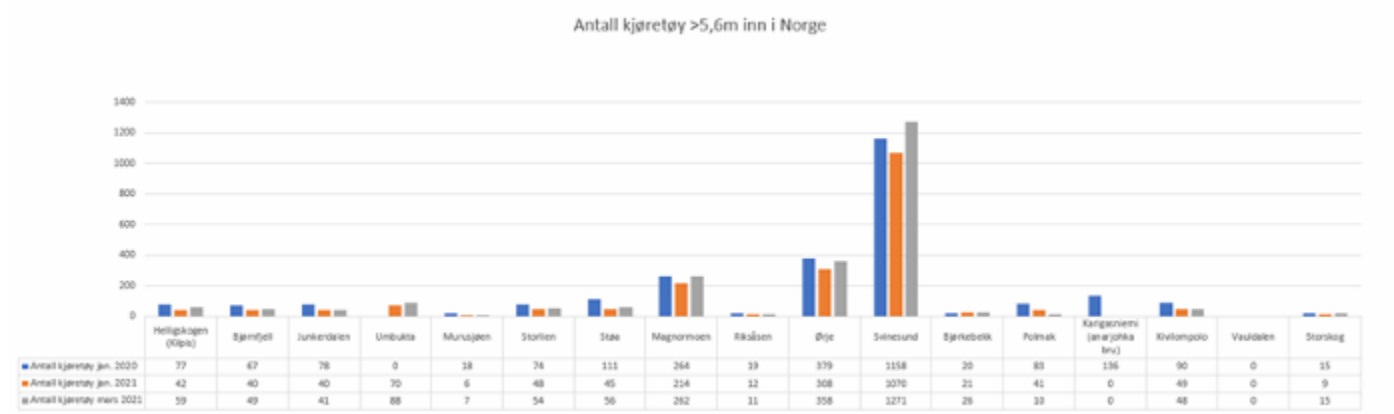
Helsedirektoratet har fått innspill fra de tre største grenseovergangene ved vei ifm. oppdraget, og har ellers mottatt gode innspill fra andre relevante aktører (i tillegg til Helsedirektoratets egen kontakt med teststasjonene på grensen). Det blir opplyst om ulike alternativer for å forsøke å løse de praktiske utfordringene med obligatorisk testing av yrkessjåfører på grensen.

Det er nødvendig enten å ha tilstrekkelig areal, eller et tilstrekkelig tidsvindu for å få testet alle på grensen ved de tre største grenseovergangene. Dersom yrkessjåfører kan få unntak for å vente på prøvesvar, mener både Marker og Eidskog at de vil ha mulighet til å teste alle med dagens kapasitet uten særlige infrastrukturelle endringer. Men, dersom alle forskriftens krav skal følges, og alle skal vente på testsvar, krever dette en annen logistikk. Testen må da foregå på tollstasjonens område, der sjåførene likevel må stoppe, og vente, på klarering. Halden kommune melder at sjåførene i snitt stopper ca. 40 minutter her allerede, og anslår 25 minutter for hele prosessen med registrering, testing og venting på prøvesvar. Kommunen mener med andre ord at det vil være areal og tidsvindu til å gjennomføre dette uten at lastebilsjåførene må vente ekstra. Tolldirektoratet melder derimot om følgende:

"Halden kommune antar de kan gjennomføre smittetestingen mens yrkessjåførene venter på tollbehandlingen. Tollbehandling er noe som går raskere enn mange tror, kanskje spesielt på Svinesund. Gjennomsnittlig opphold er på mellom 4 og 8 minutter i våre interne undersøkelser. Ca. 3 av disse minuttene går med til selve tollbehandlingen, noe som betyr et snitt på under 5 minutter i kø. Det er altså ikke sannsynlig at det kan gjennomføres testing og venting på resultat uten at det vil forlenge oppholdet på grenseovergangen. Med tanke på kapasitetsutfordringene på våre lokasjoner vil dette raskt lede til logistikkutfordringer".

Både ved Ørje og Magnormoen, er tollstasjonens område mindre, og man er ikke sikker på om dette er mulig å gjennomføre. Det vil ta tid og kreve god koordinering mellom alle relevante etater. Ved mindre grenseoverganger ved vei vil det ikke være plass til å stoppe vogntog i det hele tatt. Det er heller ikke alle teststasjonene som er samlokalisert med Toll. Særlige fire av våre nordligste åpne grenseoverganger vil ha det problemet at tollstasjonen ligger på finsk side av grensen. Mange steder vil vogntogene måtte stå langs veien og skape store køer og trafikale problemer. Det er heller ikke trafiksikkert. På Magnormoen regner de at det ankommer rundt 400 tunge kjøretøy i døgnet, med et snitt på ca. 20 kjøretøy i timen, men med topper på 40 kjøretøy i timen. Det er plass til at ca. 5-6 vogntog stopper på Statens Vegvesens område samtidig.

Selv med dagens trafikknivå vil de fleste mindre grenseovergangene ha problemer med venteeareal for å teste yrkessjåfører. Trafikken kommer ikke jevnt fordelt (se SDs innspill).



Figur 1 - Antall kjøretøy over 5,6m inn i Norge (Statens vegvesen)

Praktiske utfordringer ved positive tilfeller

Alle kommunene er tydelige på at de kan, og har, ansvaret for helseoppfølgingen av yrkessjåfører som tester positivt, og kan følge opp med isolasjon av disse. Dette er håndterbart, men Helsedirektoratet antar at det vil kreve noe økt bruk av isolasjonshotell. Det store spørsmålet er hvor kjøretøyet skal parkeres. Ved et positivt tilfelle skal den som tester positivt etter gjeldende regelverk i isolasjon. I utgangspunktet er det ikke anledning til å kjøre videre, og hovedregelen er at positive skal isoleres nært grensen. Varene må videre, men da er man avhengig av at en ny sjåfør tar over lasten. De store norske selskapene vil kanskje ha sjåfører i relativ nærhet, men å finne sjåfører fra utenlandske selskaper kan bli utfordrende. Mange av selskapene er også små selskaper hvor det er sannsynlig at det ikke er mulig å finne en erstatningssjåfør. Er man ekstra uheldig, kan også erstatningssjåføren teste positivt. SD har også belyst utfordringene ved dette, bl.a. pga. innreiserestriksjoner.

Tolldirektoratet har følgende å benevne om saken:

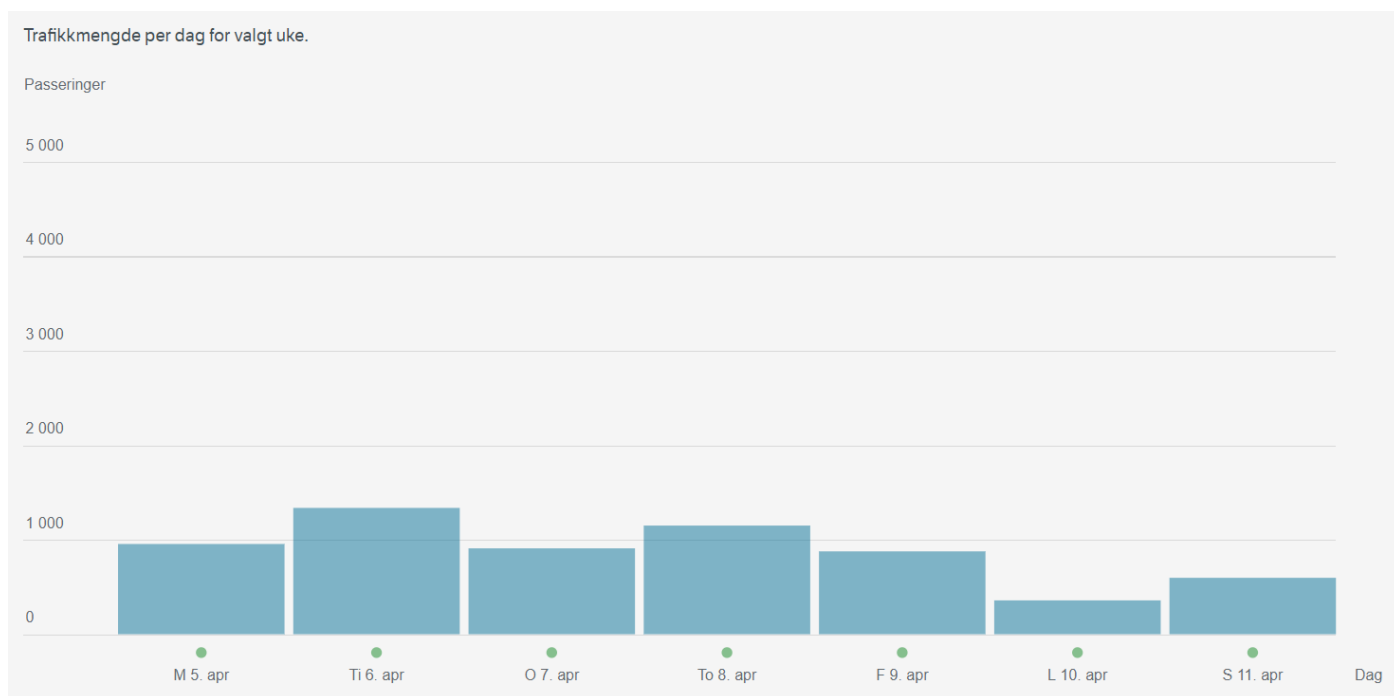
"Dersom konsekvensen blir at kjøretøyet må snu og returnere, vil det kunne ha konsekvenser for forsyningssikkerheten inn til Norge. Det vil også være arbeidskrevende hvis varene ikke er tollekspedert, og det vil være nødvendig med ny tollprosedyre for å eksportere varene fra landet. Problematikken knyttet til lasten forsterkes ytterligere av at det i noen tilfeller vil være snakk om ferskvarer med begrenset holdbarhet.

Lengre stans PGAs karantene, ny sjåfør eller omlasting vil kunne skade lasten, noe som kan påvirke forsyningssikkerhet og reise eventuelle spørsmål om juridisk ansvar og erstatning.

... Etter vår kjennskap til transportbransjen er det en bransje preget av knappe tidsvinduer og pressede marginer. Dersom testingen på grensen medfører vesentlig lengre reisetid, og fare for at varer må sendes ut igjen dersom transportøren ikke får tak i ny sjåfør i Norge, kan det være fare for at transportselskaper vil vegre seg å sende varer til landet".

Det må altså legges en plan for hvor vogntog kan parkeres i påvente av ny sjåfør ved alle grenseoverganger ved vei. Dersom disse arealene ikke finnes i umiddelbar nærhet (døgnehvileplasser etc. i nærhet til grensen med ledig kapasitet f.eks.), må man ev. opparbeide disse arealene. Dette vil nok være mulig for en del grenseoverganger ved vei. Aremark har i møte i regi av Statsforvalteren i Oslo og Viken, hvor Helsedirektoratet var tilstede, vist til at man da må rekvirere dyrket mark for å finne venteeareal for vogntog. Transportnæringen vil nok være behjelpelige med å finne passende steder å parkere vogntoget, men dette vil kreve god organisering og logistikk.

Et unntak fra å vente på prøvesvar vil på den annen side fortsatt gi et behov for oppfølging og koordinering av de som tester positivt og kreve arealer andre steder i landet. Grenseovergangen ved Svinesund er den grenseovergangen med flest passeringer av yrkessjåførere i Norge. Tallene vi har mottatt spriker fra i snitt 1000 til 3000 passeringer av yrkessjåførere daglig over grensen på Svinesund. Tall fra Statens Vegvesen ([Trafikkdata.no](https://trafikdata.no)) viser at gjennomsnittet den siste uken ligger på rundt 1000 passeringer i døgnet av kjøretøy over 5,6m:



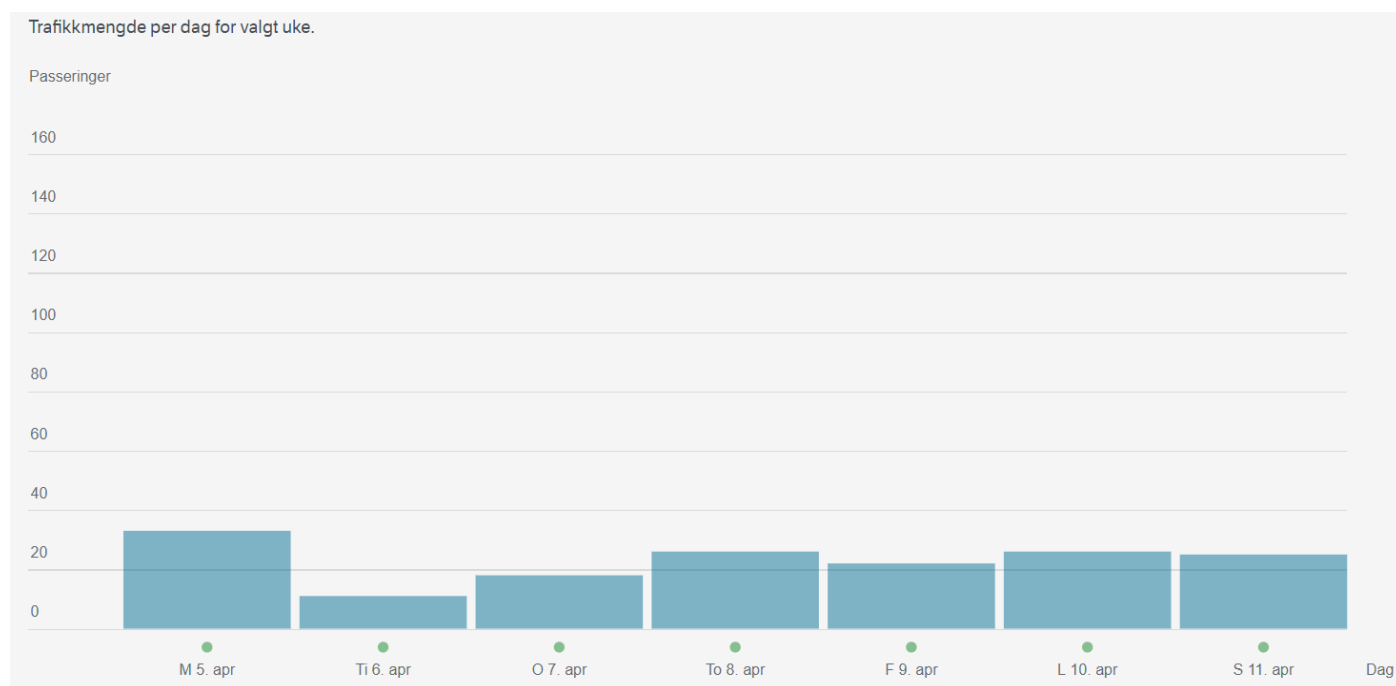
Figur 2 - [Trafikkmengde](#) kjøretøy over 5,6m Nye Svinesund bru

Dersom man legger til grunn FHIs anslag om at like mange av disse er positive som andre reisende (ca. 1 %), vil det bety rundt 10 positive tilfeller hver dag (som må i isolasjon etter retningslinjer). Dette blir et visst antall smittende som må håndteres og et visst kjøretøy som må parkeres hver uke. Mange av disse vil være sjåførere tilknyttet utenlandske selskaper med de logistikk- og kommunikasjonsproblemene det vil kunne medføre.

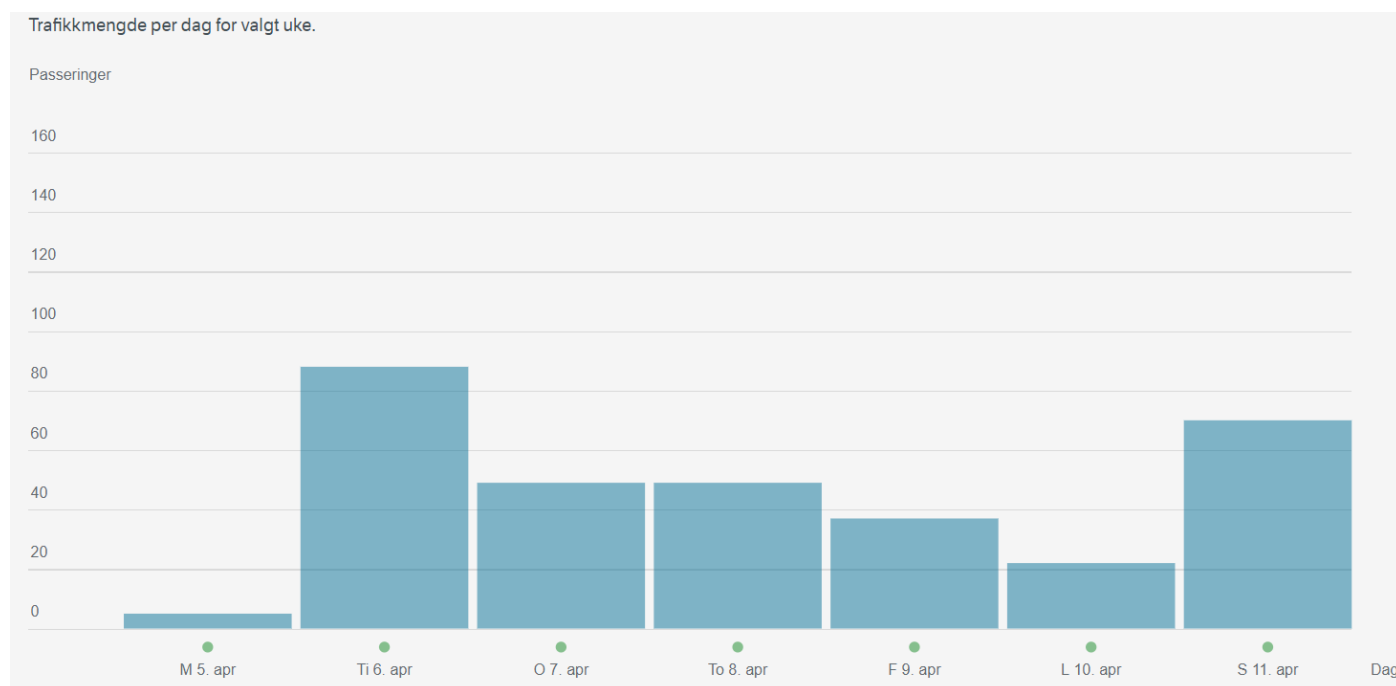
Personellkapasitet

Å innføre obligatorisk testing av yrkessjåførere vil kreve en signifikant oppskalering av personellressurser. Halden kommune anslår at de må ha to testlinjer og trenge å ansette omtrent 40 personer. Alle de største veiovergangene må i praksis opprette parallelle organisasjoner (en ny teststasjon) som kan teste yrkessjåførere. Arbeidsmarkedet for

testpersonell (selv om store deler av de ansatte ikke må være helsepersonell) er i Østlandsområdet svært vanskelig. Det finnes ikke mange personer igjen å rekruttere. Dette har Halden kommune slitt med i opprustningen av den allerede eksisterende teststasjonen. Det er også en del gjennomstrømming av personell. Oppskalering av personellressurser vil være vanskeligere i mindre sentrale områder, hvor tilgangen på personell er mindre. De mindre grenseovergangene vil også måtte oppskalere antall personell betydelig, da de nå kun tester et fåtall personer som reiser over grensen, mens antallet vogntog vil kunne være høyere enn antallet andre reisende (se figurer under). Det er noe ledige ressurser i nasjonalt innsatspersonell, men ikke nok til å dekke opp behovet. I tillegg til helse- og testpersonell, må man ha merkantilt personell og personer som kan dirigere trafikk etc.



Figur 3 - Kjøretøy under 5,6m over Bjørnfjell, Narvik (trafikldata.no)



Figur 4 - Kjøretøy over 5,6m over Bjørnfjell, Narvik (trafikldata.no)

Fergehavner

I havner er arealproblematikken enda vanskeligere. Her er det lite til ingen mulighet for å utvide areal, og dagens areal er utarbeidet mtp. å få alle så raskt ut som mulig. Det er også et tidsvindu før nye passasjerer skal inn på båten før neste avgang som man må rekke. Med dagens kapasitet vil det nok kunne fungere, men så snart det blir en økning i passasjertrafikken vil det være tilnærmet praktisk umulig å gjennomføre dette i havnen. En mulig løsning er testing om bord på båten under overfarten, av både yrkessjåfører og andre reisende. Denne løsningen må ev. utredes videre.

Følgekonsekvenser

Yrkessjåfører kan også benytte juridisk stengte grenseoverganger. Bakgrunnen for dette unntaket er en ønsket tilrettelegging for at vare- og godstransporten ikke pålegges unødvendig ekstra kjøring utenfor de rutene som er naturlige for å ivareta forsyningen. Dette betyr at mange av yrkessjåførene, under utøvelse av sitt arbeid, krysser grensen på steder der det ikke er etablert teststasjon. Krav om obligatorisk testing på grensen vil føre til at enda flere vogntog vil sluses inn til de åpne grenseovergangene. Dette vil skape mer press på de åpne grenseovergangene. Vi viser til PODs innspill.

Videre konsekvensene for fremkommelighet, trafiksikkerhet og varetransport er beskrevet lenger ned og i vedlegg.

Mer om konsekvensene av at en yrkessjåfører tester positivt

FHI skriver: " Ved positiv test bør personen isoleres. For at personen skal kjøre eget kjøretøy til isolasjonssted må helsetilstanden ikke være til hinder for at personen kan kjøre trygt. Som hovedregel bør vedkommende være feberfri og kun ha milde symptomer. Isolasjon bør gjennomføres på enerom med eget bad/toalett, samt tilgang til eget kjøkken/oppholdsrom, eller mulighet for å få servert mat utenfor døren. Det bør være mulig å holde helt avstand og unngå nærkontakt med andre.

Transportselskapene bør ha plan for håndtering av kjøretøyet dersom sjåføren blir syk eller får påvist covid-19 og må være i isolasjon. Covid-19 kan hos enkelte gi alvorlig sykdom, som i tillegg til behov for helsehjelp for den enkelte, også kan utgjøre en utfordring for trafiksikkerheten. Sykdom hos sjåfører slik at de ikke kan kjøre videre kan også oppstå uavhengig av epidemien. "

En person som har testet positivt skal etter gjeldende covid-19 forskrift i isolasjon og smittesporing iverksettes. En positiv hurtigstest må bekreftes med PCR innen et døgn. Dersom vedkommende ikke disponerer et egnet sted for isolasjon i Norge, vil det være oppholdskommunen ansvar å fremskaffe et egnet isolasjonssted. Vi viser til brev sendt fra Helsedirektoratet den 1. april om [rutine for isolering av personer som får påvist SARS-CoV-2 i forbindelse med ankomst til Norge](#).

Dersom en yrkessjåfører tester positivt vil følgelig kjøretøyet og godset kunne bli stående og måtte håndteres. De praktiske utfordringene ved grensen er omtalt over, og vi viser også til Tolletatens, Samferdselsdepartementets, råd for matberedskap vurderinger rundt problematikk rundt håndtering av kjøretøy og gods. Det kan få forplantninger inn i transportkjeden slik at det kan påvirke returgoods som skal plukkes opp for å fraktes ut av landet. Det er ifølge transportnæringen og SD usikkert i hvilken grad en kan fremskaffe en erstatningssjåfører og hvor raskt dette kanskje. Det vil bero på flere forhold, slik som om operatøren er i Norge eller utenlandet mv. Utfordringsbildet belyses også i samferdselsdepartementet og Næringsdepartementets innspill. Ifølge bransjen er det ikke bare å sette inn en norsk sjåfører. Operatøren/eieren kan i mange tilfeller være i utlandet.

Næringen pekt på at sjåføren er ansvarlig for kjøretøyet, lastsikring o.l. og at det kan få forsikringsimplikasjoner. Det kan også omfatte verdifull last / farlig last eller kritisk viktig gods. Konsekvensene som følger av det å teste positivt kan tenkes å påvirke viljen til å operere i landet, dersom både sjåfører og kjøretøy blir indisponert over en periode. Dette er pekt på som en mulig bekymring fra NFD og Tolletaten. Manglende sykelønnsordning o.l. er også et moment.

Kommunene har ansvar for testing, isolasjon, karantene og smittesporing. Helsemyndighetene vurderer at de praktiske og logistikkmessige forhold vil ligge til transportnæringen og samferdselssektoren. Ved testing må det organiseres bl.a. både arealer og rutiner for hvordan kjøretøy og gods skal organiseres ved positiv test (se over).

Mulighet for yrkessjåfører til å utføre kabotasje

Om kabotasje og testing skriver Samferdselsdepartementet:

"Til orientering kan vi nevne at utenlandske yrkessjåførers rett til å utføre kabotasjeoppdrag (det vil si transport mellom to steder i et annet land enn der transportøren er etablert) følger av EU-regelverk (forordning (EF) 1072/2009), som er innlemmet i EØS-avtalen og derfor utgjør en internasjonal forpliktelse for Norge. Etter en internasjonal last er losset kan det samme kjøretøyet benyttes til å utføre 3 kabotasjeoppdrag i løpet av 7 dager."

Videre skriver de at

"Innledningsvis vil vi bemerke at et krav om testing for sjåfører som kjører kabotasje kun vil ramme utenlandske sjåfører som har krysset grensen med en internasjonal last for å så ta kabotasjeoppdrag i Norge. Norske sjåfører som har utført transportoppdrag til eller fra utlandet har rett til å kjøre et ubegrenset antall transportoppdrag i Norge etter at de ankommer landet, og dette defineres ikke som kabotasje. ESA vil antagelig ha innvendinger mot en slik forskjellsbehandling.

Vi har dessverre ingen god offisiell statistikk på hvor mange utenlandske transportører som tar på seg kabotasjeoppdrag. SSB har noe statistikk knyttet til kabotasje, men dette er målt i tonn som fraktes, og ikke hvor mange kjøretøy/sjåfører som utfører kabotasje.

Dersom det skal innføres krav om testing av sjåfører er det viktig at testingen kan gjennomføres ved hjelp av hurtigtester. Et kabotasjeoppdrag kan starte på ulike steder i Norge etter at den internasjonale lasten er losset. For å unngå transporter blir forsinket, vil det derfor være behov for god tilgang på hurtigtester i flere kommuner.

Vår vurdering er imidlertid at et krav om testing før man påtar seg kabotasjeoppdrag vil kunne få uheldige konsekvenser. Transportsystemet er komplekst, og som NFD påpekte i møtet i går vil forsinkelser kunne forplante seg til andre ledd i transportkjeden. Dersom yrkessjåfører må gjennomføre tester før kabotasjeoppdrag kan dette derfor få konsekvenser for vareflyten gjennom Norge. Enkelte varetyper er sårbare for forsinkelser, som f.eks. matvarer. Forsinkelser kan også medføre at utenlandske transportører vegrer seg for å påta seg nasjonale transportoppdrag i etterkant av en internasjonal transport, dersom det oppstår komplikasjoner i forbindelse med gjennomføringen av kabotasje.

Det kan også oppstå lokale trafikale utfordringer ved godsterminaler i forbindelse med at det losses internasjonale transporter og sjåførene må avvente testing før de kan kjøre videre på neste oppdrag.

Det vil for øvrig også være utfordrende å kontrollere et slikt testkrav, da Statens vegvesen f.eks. ikke har hjemmel til å føre tilsyn etter smittevernlovgivningen ved kontroller langs veien. Dette vil i så fall måtte kontrolleres av politiet."

Helsemyndighetenes vurdering er at et evt. krav om test før kabotasjekjøring kan medføre at flere vil ønske å teste seg ved grensepasseringsstedet, dersom det ikke finnes andre egnede steder for tungtransport å teste seg i landet før kjøringen skal starte. SD peker på at slik kabotasjekjøring starte på ulike steder i Norge, og det er ikke plassert teststasjoner på steder der yrkessjåfører naturlig oppholder seg, slik som langs veier, på godsterminaler, døgnhvileplasser o.l. Å eventuelt opprette flere teststasjoner vil kreve bla. økonomiske og personellressurser.

Næringen peker på at utfordringen ved å evt. ha test før kabotasje ligger i praktiske, kontrollmuligheten og at oppdragsgiver er ansvarlig og er ofte i et annet land. Kan være mulig for de større transportører gitt hurtigstest og at det f.eks. kan skje på terminal. All transport går ikke til knutepunkter slik som godsterminaler. Eierne sitter ofte i utlandet og kan ikke lage et system som ivaretar testing, selv om oppdragsgiver ansvarliggjøres.

Tilgang til testresultater vil gjøre det mulig for kontrollsenderet å kontrollere om en eventuell obligatorisk test, er utført, men en slik løsning må i så fall utredes nærmere. Dette må eventuelt vurderes opp mot arbeidsgivers plikt jf. § 6 b om arbeidstakere med hyppige grensepasseringer.

Konsekvensene av å innføre obligatorisk testing ved grensen

Det er innhentet innspill fra Samferdselsdepartementet, Tolletaten, Politidirektoratet, Rådet for matvareberedskap, og referat fra møte med NFD og SD er vedlagt i sin helhet. Det gjort en vurdering vedr. forsyning av smittevernustyr.

Nærings- og fiskeridepartementet har sammenstilt innspill fra rådet for matvareberedskap der det oppsummeres at *"To av de tre distributørene som har svart, er kritiske til innføring av Covid-19 testing ved passering av Norges grensestasjoner. Den tredje ser positivt på testing dersom helsemyndighetene anser det for å være et tjenlig tiltak for å bekjempe smittespredningen. Tross ulempene er denne distributøren innstilt på å tilpasse seg et testregime. Forutsetningen er bl.a. at det da er snakk om hurtigtesting."*

NFD anbefaler ikke slike tiltak dersom de fører til forsinkelser og i verste fall opphopninger og forstyrrelser i matvaredistribusjonen. Det kan raskt slå ut i form av hamstring enten det er reell vareknapphet eller ikke. I forlengelsen av dette ligger det også en fare for at Norge kan fremstå som et lite attraktivt land å levere varer til dersom det innføres ensidige nasjonale tiltak.

NFDs hovedanliggende er at varetransporten holdes gående. I fjor våres var man vitne til panikkjøp og hamstring av bl.a. matvarer, toalettpapir mv. NFD er bekymret for at det skal oppstå slike situasjoner igjen. Det er sårbare logistikksystemer. Norge er 50% importavhengig av matvarer, og det ansees å være ganske mye. Man er veldig avhengig av å få blant annet matvarer inn og veldig mye kommer med lastebiler. I tillegg er det andre essensielle varer slik som for eksempel drivstoff, som kommer over grensen. Det er gode smitteverntiltak på steder der varer leveres og de er ikke kjent med noen større utbrudd som er knyttet til lastebil- /trailersjåfører.

Matvarebransjen er logistikkmessig under et stort trykk pga. bortfall av grensehandel og mindre aktivitet i serveringsbransjen. Enhver stopp eller forsinkelse vil kunne merkes fort. Internasjonale organisasjoner har siden pandemien startet pekt på behovet for å opprettholde handel og unngå hamstring og mangelsituasjoner. Noen krysser grensen hver dag, slik som ved transitt av drivstoff gjennom Finland. Dette vil være transportmønstre som vil være vanskelige hvis man skal avbryte dem.

Det er en risiko for uvilje til å sende varer og sjåfører, selv om man ikke har konkrete eksempler fra vegtransport, har man det for fly, båt og tog. I tilknytning til ønske om å opprettholde internasjonal handel, er det viktig å ta i betraktning at andre land kan svare med tilsvarende krav for våre eksportvarer.

NFD har ikke ansvar for alle forsyninger, men det andre departementer ikke har ansvar for. Departementet har særlig fokus på matvare- og drivstofforsyning, som er pekt ut som deler av den kritiske samfunnsfunksjonen forsyningssikkerhet, men vaksiner, legemidler mm. ligger f.eks. under HOD. Fra transportnæringen er det påpekt at det generelt er det lite lager nå, og det meste er underveis.

Samferdselsdepartementet konkluderer i sitt innspill (vedlagt) at: *"I en forholdsmessighetsvurdering, ut fra det vi på det nåværende tidspunkt kjenner til om smittebildet for godstransportsjåfører, er det derfor Samferdselsdepartementets vurdering at hensynet til å sikre befolkningens grunnleggende behov, forsyninger til næringslivet og eksport av varer fra Norge, må veie tyngre enn den antatt svært begrensede reduksjonen i smittespredning som vil kunne oppnås med å fjerne unntaket fra testing for yrkessjåfører. Samferdselsdepartementet vurderer derfor at unntaket for testing ved grensen for yrkessjåfører må videreføres."*

Tolldirektoratet konkluderer i sitt innspill (vedlagt) med at: *"Oppsummert anbefaler ikke Tolletaten å ta i bruk hurtigtest av yrkessjåfører ved grensepassering som virkemiddel i pandemien. Vårt syn er i hovedsak basert på de logistiske og juridiske utfordringer som vil oppstå ved grensepassering, og er ikke smittefaglig fundert. Hvis*

yrkessjåfører ikke lenger unntas kravet om testing ved grenseovergangsstedet (jf. Covid-19-forskriften § 4d), synes det for oss å være mer hensiktsmessig å heller stille krav om å fremvise negativ test for SARS-CoV-2 ved ankomst til Norge (yngre enn 24 timer eller eventuelt 7 dager slik som for grensependlere). Selv om også dette vil by på noen utfordringer, er dette mer gjennomførbart, sett fra Tolletatens ståsted."

Politidirektoratet mener det er særlig to argumenter det viktig å hensynta:

" 1. Infrastrukturen på mange grenseovergangssteder er ikke tilpasset en situasjon der lastebiler kan oppholde seg på grenseovergangen over tid. Særlig på grenseovergangssteder med et større volum av varetransport vil testing på grensen (teststasjonen er i de fleste tilfeller samlokalisert på grensen med politiet) og den påfølgende venteperioden på testresultatet medføre kødannelse og tilhørende trafikale problemer. Men også på mindre grenseovergangssteder er det sannsynlighet for trafikkfarlige situasjoner dersom flere vogntog må være på stedet over tid uten at det for eksempel er tilrettelagt parkeringsmuligheter.

2. Yrkessjåfører er én av få unntaksgrupper som kan benytte grenseovergangssteder som er stengt for alminnelig ferdsel eller benytte godkjente grenseovergangssteder utenfor åpningstiden. Bakgrunnen for dette unntaket er en ønsket tilrettelegging for at vare- og godstransporten ikke pålegges unødvendig ekstra kjøring utenfor de rutene som er naturlige for å ivareta forsyningen. Dette betyr at mange av yrkessjåførene krysser under utøvelse av sitt arbeid grensen på steder der det ikke er etablert teststasjon. Politiet har heller ikke bemannet disse grenseovergangsstedene utover stikkprøvekontroller. Dermed vil et testkrav på grensen medføre at yrkessjåførene ikke lenger faller inn under dette unntaket siden de da må oppsøke godkjente grenseovergangssteder. Politidirektoratet mener at dette vil skape et unødvendig press på de godkjente grenseovergangsstedene, samtidig som det etableres en ordning som ut fra forsyningsformålet virker forstyrrende."

Grossistforeningen for legemidler (NMD) har oppgitt at mesteparten av legemidlene som brukes i Norge kommer fra utlandet, og at testing av yrkessjåfører på grensen sannsynligvis vil redusere/forsinke tilgangen på legemidler, og øke antall kortvarige mangelsituasjoner.

Det er gjort en vurdering knyttet til forsyning av smittevernutstyr (vedlagt) som oppsummeres med *"Det er allerede anstrengte og ustabile leveranser ut av Kina pga. en vanskelig containersituasjon. Merkevareleverandører har alle sine lager utenfor Norge. Noen av de store grossistene som levere medisinsk forbruksmateriell til Norge har lager utenfor Norge. Grossister med lager i Norge kan ikke erstatte bortfall av leveranser fra andre grossister. Det er varierende grad av lager av smittevernutstyr i kommunene og noen kommuner er avhengig av fortløpende leveranser av utstyr. Selv med synkende smittetall vil forbruket av smittevernutstyr være høyt pga. forebyggende bruk. Helsedirektoratets vurdering av konsekvensene for leveransen av smittevernutstyr, og i øvrig medisinsk forbruksmateriell, er at konsekvensene kan bli store."*

Helsedirektoratets samlede vurdering

I oppdragsteksten skriver departementet at: *"Forutsetningen for oppdraget er at ordninger/tiltak som foreslås ikke hindrer varetransport til Norge eller forsinker grensepasseringene. Svaret må også belyse hvilke konsekvenser eventuelle tiltak vil kunne medføre for forsyningsikkerheten."*

De grunnleggende kravene til smitteverntiltak fremgår av smittevernloven § 1-5. Kravene skal vurderes ved iverksettelse av smitteverntiltak, og utgjør begrensninger i tillegg til vilkårene som følger av den enkelte bestemmelse i loven. Et tiltak som iverksettes skal, i tillegg til å være basert på en klar medisinsk faglig begrunnelse, fremstå tjenlig etter en helhetsvurdering. Tiltaket skal i tillegg være nødvendig av hensyn til smittevernet. I forarbeidene er det vist til at dette innebærer at tiltaket blant annet må være egnet til å forebygge eller hindre smittespredning av den aktuelle sykdommen.

Det er vurdert at reglene om karantene og testing ved ankomst til Norge oppfyller de grunnleggende kravene til smitteverntiltak etter smittevernloven § 1-5, fordi de anses nødvendig for å trygge folkehelsen ved utbrudd av den allmennfarlige smittsomme sykdommen covid-19.

Bakgrunnen for unntaket om test på grensen for yrkessjåfører er å sikre Norges forsyningssikkerhet og vareberedskap. Det har tidligere vært vist til at dette er en yrkesgruppe som oppholder seg store deler av arbeidstiden og fritiden alene i kjøretøyet. Dette er, sammen med hensynet til forsyningssikkerhet, også begrunnelsen for at yrkesgruppen har fritak fra innreisekarantene i arbeidstiden.

Smittevernloven forutsetter en løpende vurdering og justering av tiltakene etter hvert som situasjonen utvikler seg for å sikre at de grunnleggende kravene er oppfylt. Bestemmelsen inneholder blant annet krav til at det gjøres en proporsjonalitetsvurdering av tiltak etter loven, slik det er forutsatt i flere aktuelle menneskerettigheter.

Formålet med å vurdere å fjerne unntaket fra test, dvs. å innføre obligatorisk test på grensen for yrkessjåfører av langtransport ved ankomst til Norge, er for å avdekke importsmitte fra yrkessjåfører og hindre mulig smittespredning i landet. Helsedirektoratet legger til grunn at det er usikkert i hvilken grad denne gruppen bidrar til særlig smittespredning, blant annet fordi de ikke har testplikt i dag. Risikoen for videre spredning i Norge fra denne gruppen er antagelig mindre enn fra andre innreisende, men kontaktflaten kan øke ved opphold over tid. Som FHI skriver foreligger det ikke noen oversikt over hvor mange i denne gruppen som er smittet, fordi de ikke testes. FHI er ikke kjent med utbrudd som kan knyttes til denne gruppen av yrkessjåfører spesielt, men dette henger imidlertid også sammen med at de ikke testes, slik at kunnskapen om mulige utbrudd er mangelfull. Helsedirektoratet deler FHIs vurdering av at det er vanskelig å undersøke omfang av smitte i denne gruppen og anslå videre smittespredning. FHI antar at yrkessjåfører vil ha en tilnærmet lik andel positive på grensetesting som andre reisende fra de samme områdene.

Yrkessjåfører som kommer fra områder med karanteneplikt skal ifølge covid-19-forskriften være i fritidskarantene. De skal unngå nærkontakt med andre i arbeidstiden og bruke munnbind når de er ute av bilen. De har også krav om innreiseregistrering. Godsterminaler har implementert smitteverntiltak med bl.a. egne områder og sanitærforhold for utenlandske sjåfører. Det er gitt unntak slik at yrkesgruppen har anledning til å bo i bilen under pandemien.

Vi legger til grunn FHIs vurdering av at risikoen for at yrkessjåfører som ankommer fra røde land er smittet, er sannsynligvis like stor som for andre innreisende. FHI viser også til at noen av landene sjåførene ankommer fra, har betydelig smitteforekomst. Erfaringer fra kontrollsenderet viser også at det er utfordringer vedrørende etterlevelse av kravene til fritidskarantene for denne gruppen, noe som kan øke risikoen for videre spredning. Helsedirektoratet viser til at inntrykket fra kontrollsenderet tyder på at det trolig har skjedd en bedring i forståelsen og etterlevelsen.

Dette har gjort det nødvendig å vurdere risikoreduserende smitteverntiltak overfor denne yrkesgruppen, herunder vurdere unntaket fra test ved ankomst på grensen, på nytt. En fjerning av unntaket fra test, vil i praksis innebære å innføre et tiltak om test.

Tiltak etter smittevernloven skal kunne gjennomføres uten å påføre stor ulempe eller skade og uten urimelig krenkelse av enkeltpersoners integritet. Det følger også av forarbeidene at ved valg av smitteverntiltak skal det tiltaket som er minst inngripende, men samtidig er tilstrekkelig effektivt, fortrinnsvis velges. Dette innebærer at tiltak som iverksettes for å håndtere utbrudd må tilpasses i takt med smittesituasjonen og ikke skal være lenger enn nødvendig. Etter hvert som man får bedre kunnskap vil det være mulig å tilpasse tiltakene i takt med utvikling av smittesituasjonen.

Konsekvensene av å innføre obligatorisk testing av alle yrkessjåfører på grensen vurderes å kunne påvirke forsyningssikkerheten og vareberedskapen negativt, særlig dersom en må vente på testsvar. Dette er belyst gjennom ulike aktørers innspill. Det er beskrevet trafikale utfordringer som påvirker fremkommelighet og trafiksikkerheten. Det vil kunne medføre forsinkelser, forstyrrelser/hindringer i vareflyten, verdikjeder og mulig ødelagt gods. Det er potensiale for at slike forsinkelser kan forplante seg i transport og verdikjeder. Forstyrrelser vil f.eks. kunne ramme kritiske varer som samfunnet er avhengig av. Det er vanskelig å overskue alle konsekvenser av et tiltak som krav om

test på grensen av alle yrkessjåførere av langtransport. Transportnæringen synes å være preget av mange ulike arbeidsmønstre, f.eks. de som jevnlig krysser grensen (daglig eller flere ganger om dagen), norske sjåførere (med oppdrag i utlandet og som skal tilbake), internasjonale/utenlandske transport (som har rett til å utføre 3 kabotasjeturer i 7 dager etter ankomst). Et generelt krav om test av alle på grensen kan derfor ramme bredt og utilsiktet. Konsekvensene er beskrevet nærmere i bl.a. innspill fra Samferdselsdepartementet, Næringsdepartementet, Råd for matvareberedskap, Tolldirektoratet og Politidirektoratet m.fl. Helsedirektoratets vurdering er at aktørenes innspill veier tungt.

Det er videre ressurser, kapasiteter og praktiske forutsetninger på og i nærhet til grensen som må på plass og utbedres før et slikt tiltak evt. kan iverksettes.

Forholdene om konsekvenser som nevnt over og den kunnskap en har om smitte og risiko for smittespredning må veies opp mot hverandre. Det antas at de tidligere nevnte kompenserende tiltak kan bidra til å redusere risikoen for smittespredning fra den aktuelle yrkesgruppen. Helsedirektoratet anser, som FHI, at det derfor bør jobbes videre med risikoreduserende tiltak og hvordan det kan være mulig å få til ulike former for testing av yrkessjåførere av langtransport. Vår vurdering er at transportnæringen bør utfordres på dette i samråd med de relevante myndigheter. Det anses som nødvendig at næringen involveres til å bidra i å finne løsninger som fremstår som hensiktsmessige. Et krav om obligatorisk testing av alle yrkessjåførere av langtransport vurderes derfor på nåværende tidspunkt å ikke stå i forhold til de konsekvensene det vil kunne få for forsyningssikkerhet og vareberedskap til landet.

6. Behov for å tydeliggjøre regelverket?

Helsedirektoratet vurderer at ordlyden i § 6 b femte og sjette ledd med fordel kunne vært tydeligere på hvem som er omfattet av bestemmelsen. Vi viser til at vi får mye spørsmål om disse reglene.

For eksempel får vi tilbakemeldinger om at yrkessjåførere av langtransport ankommer Norge med fly i forbindelse med oppstart av arbeid, mener at de er unntatt etter § 6 b femte og sjette ledd. En tydeliggjøring av ordlyden kan bidra til bedre etterlevelse og at bestemmelsen praktiseres likt.

Helsedirektoratet anbefaler derfor at § 6 b femte og sjette ledd presiseres slik:

- §§ 6 b femte og sjette ledd gjelder de som krysser grensen i arbeid i kjøretøyet
- §§ 6 b femte og sjette ledd gjelder når yrkessjåføreren krysser grenser ifm. arbeid, og ikke til og fra Norge ifb. avspasering/ferie og med oppstart av arbeid i Norge.

Det kan også være aktuelt å se nærmere på begrepet "yrkessjåfør av langtransport". Slik Helsedirektoratet forstår det er begrepet ikke vanlig terminologi i bransjen. Det kan være hensiktsmessig å presisere og/eller endre begrepet slik at det blir enklere å forholde seg til. Blant annet bør det presiseres om "langtransport" knytter seg til lengden på kjøretøyet eller kjøredistansen. Det bør også fremkomme tydelig om "langtransport" kan omfatte persontransport. Samferdselsdepartementet kan ha innspill til utformingen av begrepet.

7. Helsedirektoratet anbefaling

- Helsedirektoratet anbefaler ikke at man innfører obligatorisk testing av alle yrkessjåførere på grensen nå, men at annen innretning på risikoreduserende tiltak bør vurderes først
- Det anbefales at transportnæringen utfordres til å bidra til å styrke og evt. innføre andre risikoreduserende tiltak og hvordan en kan få til testing av yrkessjåførere (f.eks. ved opphold over 2 døgn eller jevnlig testing)
- Tiltak for å styrke etterlevelsen av smittevernråd og regelverk anbefales uansett, herunder informasjon karantene, på grensen, gjennom nasjonalt kontrollsenter og i andre relevante kanaler, samt mulighet og anbefaling om gratis testing

Vedlegg

Folkehelseinstituttets vurdering.

Samferdselsdepartementets vurdering

Innspill fra Politidirektoratet

Innspill fra Tolletaten

Innspill fra NFD/rådet for matvareberedskap

Vurdering av mulige konsekvenser for forsyning av smittevernutstyr til Norge

Tilbakemelding fra NFD om tilleggsvurdering vedr. testing

Samferdselsdepartementets vurdering

Viser til møtet i dag om oppdrag 408 om å vurdere innføring av obligatorisk testing på grensen av yrkessjåfører.

Til orientering kan vi nevne at utenlandske yrkessjåførers rett til å utføre kabotasjeoppdrag (det vil si transport mellom to steder i et annet land enn der transportøren er etablert) følger av EU-regelverk (forordning (EF) 1072/2009), som er innlemmet i EØS-avtalen og derfor utgjør en internasjonal forpliktelse for Norge. Etter en internasjonal last er losset kan det samme kjøretøyet benyttes til å utføre 3 kabotasjeoppdrag i løpet av 7 dager.

Samferdselsdepartementet følgende kommentarer til evt. innføring av obligatorisk test at yrkessjåfører ved grensen:

Transport er definert som en samfunnskritisk funksjon. Befolkningens grunnleggende behov, forsyninger til næringslivet og eksport av varer fra Norge avhenger av kontinuitet i godstransporten på vei.

I Europa, og i EU sentralt, har det under pandemien vært bred enighet om at det er viktig å opprettholde forsyningslinjer og at godstransport på vei derfor må gis prioritet ved grensekryssing. Selv om enkelte land har hatt noen innstramminger i den senere tiden, er transportarbeidere fortsatt i stor grad unntatt fra regler om innreiserestriksjoner, karantene og testing innen EØS-området. EU-kommisjonen har utarbeidet retningslinjer (Green Lanes) for å holde grensepasseringssteder åpne og sikre godstransporten prioritet fremfor annen trafikk. Norge har fra Kommisjonen vært fremhevet som et godt eksempel. Også våre naboland Sverige, Danmark og Finland har søkt å etterleve Green Lanes.

Kommisjonen har uttalt at det i utgangspunktet ikke er behov for å teste transportarbeidere på indre grenser. Om så, må det fasiliteres for testing som ikke stopper «Green Lanes»-policyen, dvs. rask testing, gratis og på grensen. I lys av omfanget av godstransport på vei (se under) og de antatte praktiske utfordringene ved testing av personell i kjøretøyer av denne størrelsen, er det grunn til å stille spørsmål ved om Norge ved å oppheve unntaket for testing for yrkessjåfører fremdeles vil kunne tilfredsstille retningslinjene i Green Lanes.

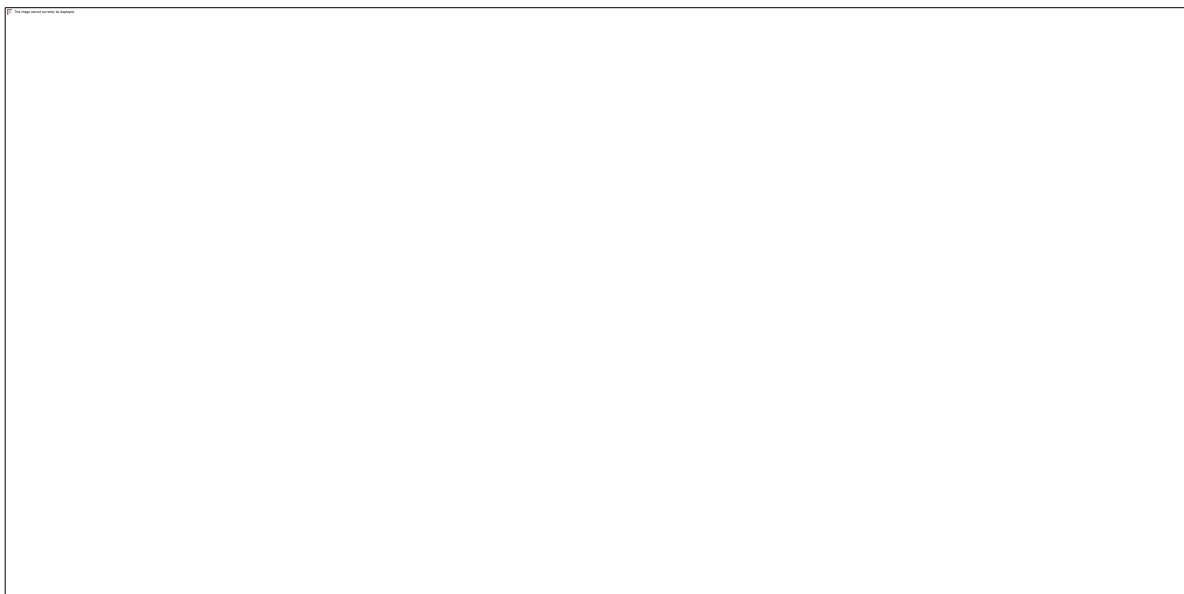
Vi har merket oss Helsedirektoratets og FHIs tidligere vurderinger i svar på covid-19-oppdrag fra HOD 351 - *Vurdering av unntakene i innreisekarantene, test på grensen og kravet til attest for negativ test tatt 24 før ankomst til Norge*, datert 11.02.21, hvor også unntaket for test på grensen for yrkessjåfører i langtransport og togpersonell som ikke arbeider i godstransport omtales. Det vises til at "*Selv om personell i denne gruppen i stor grad jobber alene, er det trolig likevel en viss grad av kontakt med andre. Risiko for videre smitte blir redusert dersom de testes på grensen.*" Samferdselsdepartementet vil bemerke at testing av *alle* grupper reisende i prinsippet vil kunne redusere risikoen for smitte. Vi vil likevel påpeke at FHI ikke har opplysninger om mange utbrudd knyttet til personell i denne gruppen. Til orientering nevner vi at EU-kommisjonen har opplyst at da 34 000 lastebilsjåfører ble testet for covid-19 i Storbritannia i forbindelse med identifiseringen av den britiske mutasjonen av viruset, testet kun 0,3 % av sjåførene positivt.

Når det gjelder problemstillingen i oppdrag 408 om at Hdir/FHI "*undersøke omfang av smitte blant yrkessjåfører og deres risiko for å bidra til smittespredning i Norge*" forstår Samferdselsdepartementet formuleringen slik at man her må kartlegge både importsmitte blant yrkessjåfører som krysser grensen **og** smitte blant yrkessjåfører som kun kjører internt i Norge. Vi er tvilende til om det vil være mulig å skaffe et faktagrunnlag for en slik vurdering, og evt. skille mellom de to gruppene basert på rapportering av nasjonale tilfeller.

Vi har videre merket oss FHIs tidligere presisering om at deres vurdering er om det foreligger en klar medisinsk faglig begrunnelse for å foreta ytterligere innskjerping i unntakene fra kravet om test på grensen, og at det ikke er foretatt en fullstendig forholdsmessighetsvurdering.

Samferdselsdepartementet vil i det følgende beskrive omfanget av godstransport som i dag er unntatt fra krav om testing på grensen, og skissere enkelte utfordringer som kan være påregnelige dersom unntaket fjernes, jf. formuleringen i oppdrag 408 om å "*utrede hvilke tiltak som eventuelt må iverksettes på grensen dersom det skal innføres obligatorisk testing av yrkessjåfører*".

Helsedirektoratet har opplyst at det per medio februar testes om lag 6000 personer per uke på grenseovergangene på vei. Selv om godstrafikken på vei er redusert som følge av pandemien, er det likevel et betydelig daglig antall grensepasseringer med tunge kjøretøy – da i all hovedsak godstransport. Vedlagte tall fra Statens vegvesens tellepunkter illustrerer dette.^[1] For tellingen er det lagt til grunn kategori kjøretøy 5,6 m eller lengre, som stort sett inngår i tungtrafikk/varetransport. Tallene er gjennomsnittlig døgntrafikk inn til Norge.



Som det fremgår er det også med dagens reduserte trafikk, over 13 000 grensepasseringer inn til Norge av tungbilsjåfører hver uke. Om lag 7000 av disse ved Svinesund (manuell telling i uke 5). Plikt for yrkessjåfører til å teste seg på grensen vil følgelig medføre behov for en betydelig utvidelse i testkapasiteten ved grenseovergangene.

Antall og størrelse på de aktuelle kjøretøyene, tilsier at det trolig også vil være betydelige praktiske, trafikale og kapasitetsmessige utfordringer knyttet til å fjerne unntaket for testing på grensen for yrkessjåfører. Konsekvensene for kontinuitet i vareflyten, fremkommelighet og trafikksikkerhet er ukjent, men kan for de to siste påregnes å bli betydelige lokalt.

Det er tidligere anslått tidsbruk på 2 minutter per PCR-test og 3 minutter per hurtigtest. Registrering av de testede i journalsystemer angis som mer tidkrevende enn selve testingen, og kommer da i tillegg. Om dette anslaget på tidsbruk er anvendelig for kontroll av tungbilsjåfører må avklares, og konsekvensene av eventuell lenger tidsbruk per prøve må tas med i vurderingen av forholdsmessighet.

Vi er ikke kjent med om yrkessjåfører kan testes i bilen, men vil anta at det kan være utfordringer rent praktisk knyttet til adgang til førerplass/sjåfør i slike kjøretøyer for testpersonellet. Hvis det ikke kan testes i bilen, vil kjøretøyet måtte parkeres, noe som vil medføre en betydelig høyere tidsbruk per test enn anslaget over. Dette vil kunne gi ulike trafikale og arealmessige utfordringer avhengig av hvilke arealer testpersonellet skal benytte ved de ulike grenseovergangene.

^[1] Det er tatt utgangspunkt i oversikt over lovlige grenseoverganger som gjengitt på Helsedirektoratets sider: [Åpne grenseoverganger med teststasjoner - Helsedirektoratet](#) (oppdatert 28. januar 2021).

En betydelig andel av de aktuelle kjøretøyene vil være i størrelsesorden fra 19 til 25 meter lange, hvilket innebærer at 50 vogntog vil utgjøre over 1 kilometer kø. Ressursbruken fra også andre funksjoner enn helsepersonell vil dermed trolig måtte være betydelig for å sikre forsvarlig organisering og trafikkstyring.

Som vedlagte data fra tellingene viser, er trafikken primært fordelt på timene fra kl. 06-18, men med trafikktopper på ulike tider på de større grenseovergangene. På Svinesund er det om lag 75 kjøretøy i timen. Ørje har i snitt ca. 25 kjøretøy i timen, men med en topp ca. kl.15-16 på rundt 50 kjøretøy. Dette henger sammen med fergeanløp i Stockholm og kjøretid frem til grensen ved Ørje.

Ved etablering av testing må det tas høyde for også slike trafikktopper for å unngå svært uønskede trafikale konsekvenser ved eksempelvis Svinesund og Ørje. Mange av veiene fra grensepasseringene er to-felts, og har dermed ikke kapasitet til oppstilling av kjøretøy i kø uten trafikale og trafiksikkerhetsmessige konsekvenser. Til sammenligning kan vi orientere om at når det i 2019 ble gjennomført en "totalkontroll" ved grenseovergang Ørje der alle tunge kjøretøy ble stoppet i en avgrenset periode, oppstod det raskt lange køer på veien over til svensk side av grensen. Dette medførte krevende utfordringer knyttet til trafiksikkerhet og fremkommelighet. Ved Ørje grense er det ikke 4-felts motorvei, noe som medfører at alle må stå i kø, inklusive personbiler. Dette vil være tilfellet ved flere grenseoverganger.

Tunge kjøretøy trenger i tillegg store arealer for oppstilling og manøvrering på stedet der testingen skal gjennomføres. Statens vegvesen har vurdert kapasiteten på egne oppstillingsplasser ved Ørje og Svinesund særskilt, ved testtid på hhv. 5, 10 og 15 minutter. På Svinesund er det normalt 23 oppstillingsplasser. Plassen er todelt med 7 og 16 plasser. Av de 16 plassene går per i dag 5-6 plasser bort som følge av at det er etablert kjørevei inn til kommunens testområde på nabotomt. På Ørje er det oppstillingsplass til ca. 10 vogntog. I tillegg er det en hvileplass med plass til 4-5 vogntog.

Dersom det innføres testplikt for sjåførere vil det måtte tas stilling til om testingen skal gjennomføres i tilknytning til SVVs eller Tollvesenets kontrollplasser, eller på andre arealer. Dersom vegvesenets kontrollplasser skal benyttes, vil disse som vist fylles relativt raskt opp, avhengig av testtid. Ved 5 minutter testtid vil det sannsynligvis fortsatt være noen plasser tilgjengelig for vegvesenets egen kontrollvirksomhet. Det vil imidlertid være trafiksikkerhetsmessige utfordringer, med mye personellbevegelser mellom store kjøretøy i forbindelse med testing. Egnethet må derfor vurderes nærmere for hver enkelt kontrollplass.

Ved 10 eller 15 minutter testtid vil plassene fylles opp raskt, med antatt kø ut på veinettet, og vegvesenet vil ikke ha mulighet til å gjennomføre egne ordinære kontrolloppgaver. Vi minner om at vegvesenet har betydelige pålagte kontrolloppgaver på tungbil knyttet til trafiksikkerhet. Dette gjelder særlig kontroll av vinterutrustning ved grensen, som er en prioritert oppgave fra regjeringen. Redusert mulighet til bruk av egne arealer til slik kontroll vil kunne medføre redusert trafiksikkerhet på nasjonalt vegnett.

Statens vegvesen har tidligere vært i dialog med Halden kommune rundt mulige løsninger spesifikt for Svinesund. Her vil trolig den beste løsningen for eventuell covid 19-testing av sjåførere som driver vare- og næringstransport, være å gjennomføre dette på Tollvesenets oppstillingsplasser. Her må sjåførene ofte vente 10-20 minutter uansett for å få gjennomført sin tollbehandling. De står da parkert og ventetiden bør da kunne benyttes til testing. En slik løsning bør vurderes for alle grenseoverganger der tollvesenet er etablert med egen tollstasjon. Vi vil likevel anta at også disse arealene vil få samme kapasitetsutfordringer som vegvesenets. Der teststasjon er lokalisert på et annet sted enn på arealer som disponeres av SVV/Toll vil de trafikale og fremkommelighets- og trafiksikkerhetsmessige utfordringene øke ytterligere.

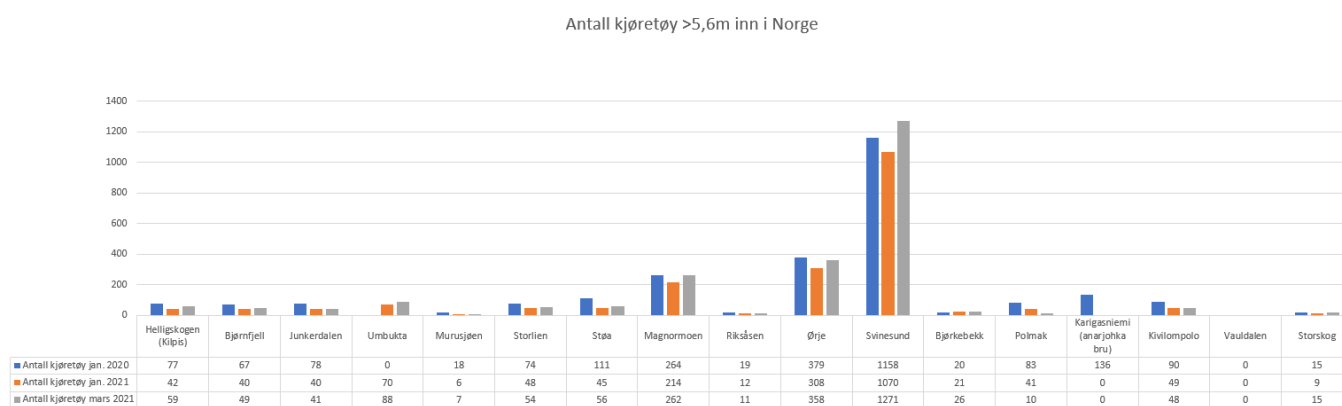
Til tross for at antallet kjøretøyer som passerer grensene er noe redusert pga. mindre aktivitet i økonomien, vurderer Samferdselsdepartementet det likevel samlet sett som trolig at det lokalt raskt kan oppstå køer og potensielt trafikkfarlige situasjoner dersom alle yrkessjåførere må gjennomføre testing ved grensepassering. Dette vil

kunne gi uante konsekvenser også for den samfunnskritiske funksjonen transport, ved forsinkelser som påvirker vareflyten til, fra og gjennom Norge.

I en forholdsmessighetsvurdering, ut fra det vi på det nåværende tidspunkt kjenner til om smittebildet for godstransportsjåfører, er det derfor Samferdselsdepartementets vurdering at hensynet til å sikre befolkningens grunnleggende behov, forsyninger til næringslivet og eksport av varer fra Norge, må veie tyngre enn den antatt svært begrensede reduksjonen i smittespredning som vil kunne oppnås med å fjerne unntaket fra testing for yrkessjåfører. Samferdselsdepartementet vurderer derfor at unntaket for testing ved grensen for yrkessjåfører må videreføres.

Avslutningsvis kan vi nevne at Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen oppdrag om å oppdatere informasjonen om trafikk tall ved grenseovergangene i løpet av fredag 9. april.

Oppdaterte trafikk tall for tyngre kjøretøy ved grenseovergangene for perioden januar til mars: (Tallene viser gjennomsnittlig døgntrafikk ved de ulike grenseovergangene.)



SD kommentarer til statistikk og evt. testing før kabotasjeoppdrag:

Innledningsvis vil vi bemerke at et krav om testing for sjåfører som kjører kabotasje kun vil ramme utenlandske sjåfører som har krysset grensen med en internasjonal last for å så ta kabotasjeoppdrag i Norge. Norske sjåfører som har utført transportoppdrag til eller fra utlandet har rett til å kjøre et ubegrenset antall transportoppdrag i Norge etter at de ankommer landet, og dette defineres ikke som kabotasje. ESA vil antagelig ha innvendinger mot en slik forskjellsbehandling.

Vi har dessverre ingen god offisiell statistikk på hvor mange utenlandske transportører som tar på seg kabotasjeoppdrag. SSB har noe statistikk knyttet til kabotasje, men dette er målt i tonn som fraktes, og ikke hvor mange kjøretøy/sjåfører som utfører kabotasje.

Dersom det skal innføres krav om testing av sjåfører, er det viktig at testingen kan gjennomføres ved hjelp av hurtigtester. Et kabotasjeoppdrag kan starte på ulike steder i Norge etter at den internasjonale lasten er losset. For å unngå at transporter blir forsinket, vil det derfor være behov for god tilgang på hurtigtester i flere kommuner.

Vår vurdering er imidlertid at et krav om testing før man påtar seg kabotasjeoppdrag vil kunne få uheldige konsekvenser. Transportsystemet er komplekst, og som NFD påpekte i møtet i går vil forsinkelser kunne forplante seg til andre ledd i transportkjeden. Dersom yrkessjåfører må gjennomføre tester før kabotasjeoppdrag, kan dette derfor få konsekvenser for vareflyten gjennom Norge. Enkelte varettyper er sårbare for forsinkelser, som f.eks. matvarer. Forsinkelser kan også medføre at utenlandske transportører vegrer seg for å påta seg nasjonale

transportoppdrag i etterkant av en internasjonal transport, dersom det oppstår komplikasjoner i forbindelse med gjennomføringen av kabotasje.

Det kan også oppstå lokale trafikale utfordringer ved godsterminaler i forbindelse med at det losses internasjonale transporter og sjåførene må avvente testing før de kan kjøre videre på neste oppdrag.

Det vil for øvrig også være utfordrende å kontrollere et slikt testkrav, da Statens vegvesen f.eks. ikke har hjemmel til å føre tilsyn etter smittevernlovgivningen ved kontroller langs veien. Dette vil i så fall måtte kontrolleres av politiet.

SDs merknader til testing av yrkessjåfører som skal oppholde seg i Norge over 2 døgn og jevnlig testing:

- Krav om testing av yrkessjåfører som skal oppholde seg i Norge over 2 døgn (både utenlandske sjåfører i kabotasjeoppdrag og norske sjåfører i grensekryssende transport):

Mange norske yrkessjåfører krysser grensen hyppig, f.eks. flere ganger i uka. Denne gruppa kan med et slikt krav bli nødt til å teste seg hvert 2-3. døgn. Dette vil oppleves som en belastning for en yrkesgruppe som allerede tilbringer mesteparten av sin tid i en overlappende innreisekarantene.

Vi er i tillegg bekymret for konsekvensene som kan oppstå i varetransporten med at norske sjåfører må gjennomføre test såpass hyppig. Dette kan medføre at det blir vanskeligere for sjåfører som utfører grensekryssende transport å påta seg innenlands transportoppdrag, som kan igjen føre til forsinkelser av transport gjennom Norge.

Når det gjelder obligatorisk testing av utenlandske sjåfører som skal utføre kabotasjeoppdrag gjentar vi vår vurdering fra tidligere:

Et krav om testing før man påtar seg kabotasjeoppdrag vil kunne få uheldige konsekvenser. Transportsystemet er komplekst, og som NFD påpekte i møtet forrige uke vil forsinkelser kunne forplante seg til andre ledd i transportkjeden. Dersom yrkessjåfører må gjennomføre tester før kabotasjeoppdrag kan dette derfor få konsekvenser for vareflyten gjennom Norge. Enkelte varetyper er sårbare for forsinkelser, som f.eks. matvarer. Forsinkelser kan også medføre at utenlandske transportører vegrer seg for å påta seg nasjonale transportoppdrag i etterkant av en internasjonal transport, dersom det oppstår komplikasjoner i forbindelse med gjennomføringen av kabotasje.

Det kan også oppstå lokale trafikale utfordringer ved godsterminaler i forbindelse med at det losses internasjonale transporter og sjåførene (både norske og utenlandske) må avvente testing før de kan kjøre videre på neste oppdrag.

Det vil for øvrig også være utfordrende å kontrollere et slikt testkrav, da Statens vegvesen f.eks. ikke har hjemmel til å føre tilsyn etter smittevernlovgivningen ved kontroller langs veien. Dette vil i så fall måtte kontrolleres av politiet.

- Krav om ukentlig testing av yrkessjåfører som passerer grensen hyppig (tilsvarende ordningene som idag gjelder for grensependlere):

Vi legger til grunn at yrkessjåfører i dette scenarioet vil pålegges testkrav tilsvarende § 6b første ledd der de som mer enn én gang i løpet av en periode på 15 dager ankommer Norge fra områder i Sverige eller Finland, som ledd i reise mellom arbeidssted og bosted, er unntatt fra innreisekarantene i arbeidstiden dersom de i Norge testes

- a. minst hver sjuende dag,
- b. første dag de ankommer Norge, og deretter hver sjuende dag, dersom det er mer enn sju døgn siden de sist ble testet i Norge for SARS-CoV-2, eller
- c. for dagpendlere fra Sverige eller Finland, jf. forskrift om innreiserestriksjoner for utlendinger av hensyn til folkehelsen § 2 bokstav g: i løpet av 7 døgn etter at de sist ble testet i Sverige eller Finland.

For grensependlerne er det krav om at testingen skal gjennomføres og finansieres av arbeids- eller oppdragsgiveren i Norge.

Et slikt testregime vil i størst grad gjelde for norske sjåførere som kjører internasjonale oppdrag, eller svenske- og finske sjåførere som bor nær grensen. Men også sjåførere fra andre land som ankommer Norge mer enn én gang i løpet av 15 dager vil i så fall være underlagt testregimet.

For disse sjåførene oppstår igjen spørsmålet om hvor/hvordan vogntoget skal parkeres i forbindelse med testingen.

Noen generelle merknader ang. vurdering av testing for yrkessjåførere:

For det første vil Samferdselsdepartementet bemerke at beregningen som FHI har gjort av antallet smittetilfeller blant yrkessjåførere (1%) ligger høyere enn erfaringer fra andre land som i visse perioder har testet denne yrkesgruppen. Irland teste fra 28 januar 4300 yrkessjåførere, der 0,2 % av sjåførene testet positivt. Tsjekkia testet i februar yrkessjåførere og blant 17 000 prøver testet mellom 0,1-0,2 % positivt. Samtidig beregnet tsjekkiske myndigheter at 50-75 % av godstransporten ble forsinket. Det er derfor svært viktig å veie den smittevernmessige vinningen man mener å oppnå med testing, mot de ulempene slike testkrav vil få for varetransporten.

Dersom det skal innføres testkrav for yrkessjåførere er det viktig å vurdere følgende:

- Tilgang på hurtigtester
- Parkering/oppstilling av vogntog mens sjåføren testes – dersom dette ikke skjer på grensen vil det stilles krav til store arealer ved evt. teststasjoner andre steder.
- Hvordan evt. krav om test vil påvirke de lovmessige kravene og kjøre- og hviletid for sjåførere, med de konsekvenser det kan få for framføringen av gods.

Samferdselsdepartementet ser for oss at et bedre avbøtende tiltak for å hindre importsmitte som følge av vegtransport er informasjonstiltak blant sjåførere og bedrifter. F.eks. kan det gis informasjon om hvor den enkelte sjåfører kan henvende seg dersom vedkommende opplever symptomer, informasjon om begrensninger i fritidskarantene mv.

Innspill fra Politidirektoratet

Politidirektoratet viser til bestillingen om en tilbakemelding på spørsmålet om innføring av obligatorisk testing av yrkessjåfører på grensen. Helsedirektoratet har allerede tatt opp de sentrale punktene som kan skape utfordringer dersom en slik ordning skulle bli innført. Fra politiets ståsted er det særlig to argumenter som vi mener det er viktig å ta hensyn til:

1. Infrastrukturen på mange grenseovergangssteder er ikke tilpasset en situasjon der lastebiler kan oppholde seg på grenseovergangen over tid. Særlig på grenseovergangssteder med et større volum av varetransport vil testing på grensen (teststasjonen er i de fleste tilfeller samlokalisert på grensen med politiet) og den påfølgende venteperioden på testresultatet medføre kødannelse og tilhørende trafikale problemer. Men også på mindre grenseovergangssteder er det sannsynlighet for trafikkfarlige situasjoner dersom flere vogntog må være på stedet over tid uten at det for eksempel er tilrettelagt parkeringsmuligheter.
2. Yrkessjåfører er én av få unntaksgrupper som kan benytte grenseovergangssteder som er stengt for alminnelig ferdsel eller benytte godkjente grenseovergangssteder utenfor åpningstiden. Bakgrunnen for dette unntaket er en ønsket tilrettelegging for at vare- og godstransporten ikke pålegges unødvendig ekstra kjøring utenfor de rutene som er naturlige for å ivareta forsyningen. Dette betyr at mange av yrkessjåførene krysser under utøvelse av sitt arbeid grensen på steder der det ikke er etablert teststasjon. Politiet har heller ikke bemannet disse grenseovergangsstedene utover stikkprøvekontroller. Dermed vil et testkrav på grensen medføre at yrkessjåførene ikke lenger faller inn under dette unntaket siden de da må oppsøke godkjente grenseovergangssteder. Politidirektoratet mener at dette vil skape et unødvendig press på de godkjente grenseovergangsstedene, samtidig som det etableres en ordning som ut fra forsyningsformålet virker forstyrrende.

En testing av yrkessjåfører kan ha gode smittevernfarelige begrunnelser, og Politidirektoratet mener at det vil være mulig og mer hensiktsmessig å se på en løsning tilsvarende den som arbeidspendlere har. Det vil si at yrkessjåfører kunne få et testkrav ukentlig, men at testen ikke må utføres på grensen. Da unngår man de to skisserte utfordringene, men sikrer en større effekt for smittevernet.

Tolletaten foretar kontroll av innreisen for yrkessjåførene i samarbeid med politiet på mange grenseovergangssteder. Det er etter Politidirektoratets mening derfor naturlig at vår tilbakemelding ses i sammenheng med det innspillet Tolletaten gir i denne saken.

Vennlig hilsen,

Robert Lalla

Innspill fra Tolldirektoratet

Svar vedrørende henvendelse om testing av yrkessjåfører på grensen

Bakgrunn

Vi viser til Helsedirektoratets henvendelse på epost 26.mars hvor Tolletaten er bedt om å vurdere konsekvenser av et eventuelt krav om at også yrkessjåfører blir underlagt krav om test for SARS-CoV-2 ved grensepassering.

Oppsummert anbefaler ikke Tolletaten å ta i bruk hurtigst av yrkessjåfører ved grensepassering som virkemiddel i pandemien. Vårt syn er i hovedsak basert på de logistiske og juridiske utfordringer som vil oppstå ved grensepassering, og er ikke smittefaglig fundert. Hvis yrkessjåfører ikke lenger unntas kravet om testing ved grenseovergangsstedet (jf. Covid-19-forskriften § 4d), synes det for oss å være mer hensiktsmessig å heller stille krav om å fremvise negativ test for SARS-CoV-2 ved ankomst til Norge (yngre enn 24 timer eller eventuelt 7 dager slik som for grensependlere). Selv om også dette vil by på noen utfordringer, er dette mer gjennomførbart, sett fra Tolletatens ståsted.

Drøfting

For Tolletaten er det avgjørende at varetransporten over landegrensen flyter mest mulig som normalt for å ivareta forsyningssikkerheten. Dette danner også premisset for at førere av vare- og passasjertransport til nå har hatt egne unntak fra kravene i innreiserestriksjonsforskriften og covid-19-forskriften. Selv om den enkelte transport ikke kan sies å utgjøre en fare for liv og helse, vil de praktiske problemer som oppstår dersom forsyningskjeden bremser opp, kunne føre til fare for liv og helse på sikt. Eksempelvis kommer medisiner og medisinsk utstyr i stor grad som grensekryssende vareførsel. Dersom forsyningskjeden svikter, vil det også ha betydning for matvaresituasjonen i landet og for en rekke næringsvirksomheter.

Det er uvisst for Tolletaten om dagens smittesporing peker på yrkessjåfører som en utfordring. De er heller ikke i dag i sin helhet unntatt fra innreiserestriksjonene da det foreligger krav om innreiseregistrering og karantene på fritiden for yrkessjåfører (jf. Covid-19-forskriften 6 b sjette ledd): *«Yrkessjåfører i langtransport og togpersonell kan gjennomføre karantenen i fritiden i enerom i kjøretøyet eller toget som er egnet for overnatting. Yrkessjåfører i langtransport skal bruke munnbind når de er ute av bilen og det kan oppstå nærkontakt med andre mennesker.»*

Varestrømmer

Landevei og ferge

Tolletaten vurderer at et krav om testing av yrkessjåfører kan medføre betydelige logistiske utfordringer og kødannelse på grenseovergangene. Dette vil særlig gjøre seg gjeldende på de mest trafikkerte grenseovergangene. De store volumene med tunge kjøretøy vil gjøre det problematisk å fysisk kunne plassere kjøretøyene på eksisterende oppstillingsplasser i tilknytning til Tolletatens fasiliteter. Eksempelvis passerer det bare på Svinesund 1400-1600 tunge kjøretøy i døgnet og kapasiteten for oppstilling av vogntog er allerede på bristepunktet. Et utvidet opphold som følge av testkø og venting på testsvar vil raskt lede til at kødannelsen brer seg ut på veinettet, noe som kan lede til farlige trafikksituasjoner og hindringer for annen viktig trafikk.

Ved mindre trafikkerte grensepasseringssteder kan det også oppstå betydelige utfordringer. Dette fordi det er begrenset oppstillingsplass for vogntog på Tolletatens områder. Disse vil da måtte benytte veibanen som oppstilling mens de venter på test og testresultat. Det er også fire tollstasjoner i nord som fysisk ligger i Finland. I dag utfører helsemyndighetene smittetesting på små utkjøringer fra europaveien noen kilometer fra disse tollstasjonene inne på norsk side. Disse testplassene har ikke areal nok til å stanse vogntog da det er kun plass til et fåtall personbiler. Over Helligskogen passerer det eksempelvis ca. 130 trailere inn til Norge per døgn og disse kan lett skape trafikale utfordringer dersom disse skal stanses i tilknytning til veibanen for test og venting på testsvar.

Den logistiske utfordringen vil også gjøre seg gjeldende på fergeterminaler og kaianlegg, spesielt når persontrafikken begynner å ta seg opp igjen, noe vi antar det åpnes for før vi skal terminere den skjerpede innreisekontrollen og testingen på grensen. Dette kan føre til problemer med å tømme fergene på oppsatt tidsplan.

Flyfrakt, post og kurer

Før pandemien ble ca 40 % av all post til Norge sendt med lastebil på landevei og 60 % med fly. Det antas at fordelingen er tilsvarende i dag. For kurerforsendelser anslås det at andelen som sendes med fly er opp mot 90 %. Piloter/crew omfattes ikke av yrkessjåførbegrepet i denne sammenheng. Det er imidlertid ikke et generelt unntak for testing på grensen av piloter/crew. For at de skal være helt unntatt testing må de ha startet arbeidet sitt i Norge og reise til et område med karanteneplikt uten at de forlater flyet. Dersom de har forlatt flyet, eller har påstartet arbeidet i et område med karanteneplikt, skal de følge følgende testregime (jf. Covid-19 forskriftens §4d, 3. ledd bokstav h jf. 6g, første og andre ledd):

- a) flypersonell testes for SARS-CoV-2 ved ankomst til Norge, og
- b) de deretter testes hver sjuende dag, eller på døgn åtte, ni eller ti dersom det er åtte, ni eller ti døgn siden de sist ble testet i Norge for SARS-CoV-2.

Dersom piloter og crew skal innlemmes i yrkessjåførbegrepet med obligatorisk testing ved grensepassering vil det kunne påvirke tildelte rutetider for både cargo- og passasjerfly da begge kategorier frakter gods.

Konsekvensene av at en yrkessjåfør tester positivt på grensen

Dersom en yrkessjåfør tester positivt på grenseovergangen reises spørsmålet om hva som da skal skje med kjøretøyet og varene. Det må i så fall planlegges for hvor disse vogntogene skal parkeres, hva som skjer med sjåføren, og hva som må til av smittevern for at transportør skal kunne sende inn en ny sjåfør. Dersom konsekvensen blir at kjøretøyet må snu og returnere, vil det kunne ha konsekvenser for forsyningssikkerheten inn til Norge. Det vil også være arbeidskrevende hvis varene ikke er tollekspedert, og det vil være nødvendig med ny tollprosedyre for å eksportere varene fra landet. Problematikken knyttet til lasten forsterkes ytterligere av at det i noen tilfeller vil være snakk om ferskvarer med begrenset holdbarhet. Lengre stans pga karantene, ny sjåfør eller omlasting vil kunne skade lasten, noe som kan påvirke forsyningssikkerhet og reise eventuelle spørsmål om juridisk ansvar og erstatning.

Vi legger til grunn at det blir helsemyndighetenes ansvar å plassere personen på et egnet sted. Varene og kjøretøyet vil være transportselskapets ansvar, men det reiser spørsmål rundt sikkerhet for varene mens de er oppstilt på Tolletatens område, langs veien, eller ved et karantenehotell uten tilsyn. Det vil kunne innebære praktiske problemer for bransjen å stille med nye førere på kort tid, da hele bransjen er lagt opp slik at førerne i mange tilfeller er kort tid i Norge. Av smittehensyn er det heller ikke hensiktsmessig å overta et transportmiddel som en smittet person har kjørt inntil for kort tid siden.

Etter vår kjennskap til transportbransjen er det en bransje preget av knappe tidsvinduer og pressede marginer. Dersom testingen på grensen medfører vesentlig lengre reisetid, og fare for at varer må sendes ut igjen dersom transportøren ikke får tak i ny sjåfør i Norge, kan det være fare for at transportselskaper vil vegre seg å sende varer til landet. Selv om vi antar at unntaket for strengt nødvendig personell jf. Covid-19-forskriften § 4d tredje ledd bokstav f videreføres, vil dette kunne ha betydning for den grensekryssende varestrømmen.

Oppsummering

Oppsummert anbefaler ikke Tolletaten å ta i bruk hurtigtest av yrkessjåførere ved grensepassering som virkemiddel i pandemien. Vårt syn er i hovedsak basert på de logistiske og juridiske utfordringer som vil oppstå ved grensepassering, og er ikke smittefaglig fundert. Hvis yrkessjåførere ikke lenger skal unntas kravet om testing ved grenseovergangsstedet jf. Covid-19-forskriften § 4d, synes det for oss å være mer hensiktsmessig å heller stille krav om å fremvise negativ test for SARS-CoV-2 ved ankomst til Norge (yngre enn 24 timer eller eventuelt 7 dager slik som for grensependlere). Selv om også dette vil by på noen utfordringer, er dette mer gjennomførbart, sett fra Tolletatens ståsted.

Dersom helsemyndighetene vurderer å innføre en konkret variant av testkrav for yrkessjåfører bidrar Tolletaten svært gjerne mer formelt i en konsekvensutredning før en eventuell implementering slik at vi sammen kan sikre gode og gjennomførbare tiltak.

Mvh

Rune Sletmo

Avdelingsdirektør

Operativ fellesavdeling

Konsekvenser ved innføring av Covid-19 testing ved passering ved Norges grensestasjoner

Overordnet

To av de tre distributørene som har svart, er kritiske til innføring av Covid-19 testing ved passering av Norges grensestasjoner. Den tredje ser positivt på testing dersom helsemyndighetene anser det for å være et tjenlig tiltak for å bekjempe smittespredningen. Tross ulempene er denne distributøren innstilt på å tilpasse seg et testregime. Forutsetningen er bl.a. at det da er snakk om hurtigtesting.

Det som er felles

Alle distributørene trekker frem at et testregime vil medføre ulemper. Hvert døgn passerer et stort antall lastebiler og vogntog grensen ved Svinesund og inn til Norge. Tallene som distributørene oppgir, spriker, fra 1300-1500 til 2500 i gjennomsnitt. Se vedlagte lenker som en av dem oppgir:

<https://www.tu.no/artikler/toi-rapport-utenlandsk-tungtransport-oket-risikoen-for-ulykker-pa-norske-veier/456865>

https://www.vegvesen.no/attachment/2685640/binary/1325907?fast_title=Grensekrystsende+infrastruktur+og+transport+-+vedlegg+1.pdf

En av de andre skriver at det er en begrenset andel av lastebil- og vogntogtransportene som er knyttet til leveringsklare matvarer, men at mye av råvarer til deres leverandører kommer denne veien. Det er imidlertid ikke oppgitt kvalitetssikrede tall.

Nedenfor gjengis de enkelte distributørenes innvendinger mot et mulig testregime:

Distributør 1:

"Innføring av obligatorisk hurtigtesting for alle lastebiler vil gi konsekvenser for næringslivet og bør veies opp mot fordelene ved mulig avdekking av økt importsmitte fra utlandet. "NN" (NFDs anonymisering) er en betydelig aktør innen

næringsmiddelimport og er avhengig av korte ledetider som følge av holdbarhetsdatoer og høye gjennomløpshastigheter i verdikjeden."

"Om det besluttes å teste alle lastebilsjåførere fra utlandet, vil dette kreve en gjennomsnittlig testkapasitet på en (1) lastebil per minutt for å håndtere den gjennomsnittlige trafikken, men i praksis langt mer, da brorparten av godstrafikken krysser grensen på dagtid. En testprosess hvor sjåførere skal testes og deretter vente ca. 15-20 minutter på svar, vil med stor sannsynlighet medføre en betydelig kødannelse på svensk side av grensen. Dette har følgende implikasjoner:

1. Transport blir i utgangspunktet forsinket tilsvarende ventetiden ved grensen
2. Krav til gjennomføring av ekstra hviletid for sjåfører som følge av ekstra ventetid i kø.
3. Forsinkelser hvor sjåfører ikke når frem til sluttdestinasjon før etter arbeidstid hos mottaker, og dermed blir levering forskjøvet til neste dag.
4. Ved positivt prøvesvar blir gods stående igjen på grensestasjon inntil ny transportør kan komme og hente varer for transport til sluttdestinasjon. Dette vil være mer utfordrende for utenlandske transportører enn de norske og vil skape betydelige forsinkelser av inngående varestrøm for transportører og transportkjøper/mottaker.
5. Uforutsigbarheten i ankomsttid vil forplante seg til resten av verdikjeden og skape uregelmessige lagerbeholdninger for grossister og utsalgssteder. Dette kan medføre hamstring og uregelmessige innkjøp. Uregelmessige innkjøp har en direkte konsekvens på produsentenes evne til å levere varer, og utsolgsituasjoner i butikk kan dermed vedvare."

Distributør 2:

"Hvis Norge begynner med dette og andre land kopierer, blir det en håpløs situasjon med en transport fra f.eks. Spania.

- Vi er bekymret for at testing av importsjåførere ved norsk grense vil **forsinke vareflyten** spesielt med hensyn av matvarer med kort holdbarhet. Litt skeptisk til at Norge skal innføre egen testing **uten samkjøring med EU**, hva med å påvirke for et test system for hele EU/EØS for alle grenseoverskridende sjåførere? Slik at vi unngår en situasjon der hvert land innfører egen testing.

Kø på grensa

- Vi risikerer at det blir en del kø på grensa. Mye av varene er Frukt & Grønt med bestemte slottider i våre varemottak. Det er varer med kort holdbarhet og har preg av just in time.

Hvis positiv test på sjåføren. Hva da med:

- Lasset og bilen som inneholder varer med krav til temperatur og har kort holdbarhet. Hvordan sørge for at dette raskt blir kjørt til mottaker uten forsinkelser?
- Sjåføren. Hvor skal denne gjøre av seg og hvem betaler for overnatting og lønn i karantenetid?
- Hurtigtester er vel heller ikke like pålitelige og kan angi positivt resultat selv om det ikke er det. Øker risikoen for unødige forsinkelser"

Distributør 1s og distributør 2s interne smitteverntiltak som anføres som argumenter mot at testing er nødvendig

Distributør 1:

- "Innføring av lasting og lossing av utenlandskryssende lastebiler med egne ansatte, mens sjåføren venter i bilen
- Hygieneartikler og sprit tilgjengelig for alle og obligatorisk ansiktsmaske for alle som arbeider på terminal i perioder med høyt smittetrykk
- Reduksjon av fysiske papirer
- Innføring av kontaktløse døråpnere
- Tiltak for å hindre at ulike skift møter hverandre ved oppstart og avslutning av skift.
- "NN" (NFDs anonymisering) har foreløpig ikke opplevd tilfeller hvor utenlandske sjåførere har vært smittet eller hvor det er smitte blant ansatte med ukjent smittevei som kan knyttes til grenseoverskridende godstrafikk"

Distributør 2:

- "Situasjonen vedrørende import sjåførere ved lossing hos våre lagre er ingen fysisk kontakt, vi lossere og gir ingen tilgang til lagret (samme instruks er ved

henting hos utenlandsk leverandør). Vi har foreløpig ikke registrert noe smitteoverføring fra import sjåførene til våre ansatte."

Argumenter for testing:

Distributør 3 (som er for testing):

- Til tross for at "NN" (NFDs anonymisering) har store volum inn på bil fra Sverige, størst i volum er "XX, YY og ZZ" (NFDs anonymisering) og andre (.....)leverandører som har konsentrert lagervirksomhet i Sverige, er denne aktøren tilhenger av testing og fremholder:
- Slik det er nå, kjører bilene videre rundt i Norge, og sjåførene kan smitte videre
- Hvis helsemyndighetene mener tiltaket er fornuftig, skal vi kunne greie å tilpasse oss og få det til

Distributør 2 (som er mot testing, men som likevel anfører):

- ".....vi ser smitterisiko ellers i samfunnet hvis sjåfør gjør private ærende eller laster opp med kontakt etter at våre varer er losset."

Forutsetninger for å få det til hvis det skal innføres:

Distributør 1:

"En økning av stikkprøvekontroll er å anse som det mest forsvarlige middelet for kontroll av grenseoverskridende trafikk. Kontrollen bør dimensjoneres så det ikke dannes betydelige køer og forsinkelser inn til Norge med gods, da ringvirkningene hurtig eskalerer senere i verdikjeden og hos sluttkundene/forbrukerne."

Distributør 2:

"Hvis det innføres testing av importsjåførere, bør det vurderes unntak ved forsendelser av legemidler og matvarer."

Distributør 3:

- "Gitt testing er det kritisk at infrastrukturen for dette er på plass for å unngå forsinkelser.
- De aller fleste kjøletrailere som transporterer gods til Norge, forlater landet igjen med laks. Forstyrrelser på vei inn vil dermed også påvirke fiskeindustrien på vei ut av Norge." Denne distributøren utdypet i oppfølgende samtale med NFD at selv om dette kan synes å være et sekundært hensyn, er det viktig å ha klart for seg at logistikkjeder er komplisert og at forsinkelser/forstyrrelser har en tendens til å forplante seg og gi utilsiktede negative konsekvenser på uventede steder.

Annet innspill fra en av distributørene:

- "Hva med å stramme inn kravene i Norge til at lasting/ lossing alltid skal gjøres av kunden ved internasjonal forsendelse og ingen fysisk kontakt med grenseoverskridende sjåfør?"

Vurdering av mulige konsekvenser for forsyningene av smittevernutstyr til Norge

Oppdrag 408 om smittetesting av yrkessjåfører på grensen og ev. konsekvenser.

Mulige konsekvenser for forsyningene av smittevernutstyr til Norge

Obligatorisk testing av yrkessjåfører på grensen må forventes å påvise smitte blant enkelte, med påfølgende isolasjon. Obligatorisk testing kan derfor som en konsekvens potensielt forårsake at transporter med smittevernutstyr blir stanset på grensen for en periode på inntil 14 dager. Hvordan vil dette ev. påvirke forsyningen av smittevernutstyr til kommuner og helseforetak (og øvrig næringsliv som bruker smittevernutstyr)?

Det kan være hensiktsmessig kort å beskrive smittevernutstyr i året vi har lagt bak oss, og hvordan situasjonen er nå for smittevernutstyr i helsetjenesten. I første halvdel av 2020 førte covid-19 til nærmest stans i forsyningene av smittevernutstyr til Norge. Det ble igangsatt en nasjonal innkjøps- og fordelingsordning av smittevernutstyr som skulle sørge for forsyninger til helsetjenesten. Gradvis fra ca. juni 2020 begynte smittevernutstyr igjen å bli noe tilgjengelig gjennom det vanlige grossistleddet. Situasjonen bedret seg utover høsten 2020, men var fortsatt preget av utfordringer med å få tak i smittevernutstyr for kommuner. For å prøve å få i gang et noenlunde fungerende grossistmarked for smittevernutstyr, fikk kommuner og helseforetak i oktober 2020 i oppdrag av Helsedirektoratet, å igangsette store bestillinger av smittevernutstyr til langt inn i 2021. Nasjonal innkjøps- og fordelingsordning av smittevernutstyr ble avviklet 1. januar 2021 og kommuner og helseforetak må nå selv sørge for forsyninger av smittevernutstyr. Grossistleddet har klart å forsyne kommuner og helseforetak, men det er utfordringer og en skjør forsyningssituasjon, på tross av iverksatte tiltak. Det er fortsatt kommuner som melder om utfordringer med å få tak i smittevernutstyr.

Internasjonalt er det nå relativt god tilgang på smittevernutstyr, men med noen unntak. Det har fra slutten av 2020 og frem til i dag vært en betydelig mangel på containere sendt til Kina, og som har ført til at Kina ikke har kapasitet til å sende ut medisinsk materiell (herunder smittevernutstyr) i de mengder som etterspørres. Transport over vei og bane ut av Kina kan ikke kompensere for mangelen på containere. Denne proppen i logistikken påvirker mengden smittevernutstyr som kommer til Europa og Norge i 2021.

Smittetrykket i Norge forårsaker vedvarende høyt forbruk av smittevernutstyr i behandlingssituasjoner, og som forebyggende tiltak. Smitteverntiltak og vaksinasjon vil dempe smittetrykket, men det vil gjennom 2021 likevel være vedvarende høyt forbruk av smittevernmateriell. Høyt forbruk og relativt begrenset og variabel tilførsel av utstyr gjør at kommuner er avhengig av og mottar fortløpende tilførsel av smittevernutstyr. Kommuner uten smitte kan klare å bygge opp lager, dersom de har fulgt oppfordringen fra Helsedirektoratet fra oktober 2020. Kommuner med utbrudd av smitte må tære på ev. lager de har og kan ikke basere seg på at de får tilførsel av alt utstyr de kan trenge, når de trenger det.

Noen kommuner har klart å bygge opp egne lager av smittevernutstyr, mens andre er avhengig av kontinuerlige forsyninger fra grossist. Grossistene klarer forsyne kommunene i dag, men har på grunn av utfordringer med transport ut av Kina og det høye forbruket av smittevernutstyr i Norge ingen større egen lagerbuffer. Spesielt for hansker vil det være store utfordringer i forsyningene internasjonalt langt inn i 2022, som fører til at det kontinuerlig kommer relativt små mengder, og som raskt må leveres ut til helsetjenesten.

Helsedirektoratet har i vurderingen av konsekvenser vært i kontakt med grossister av medisinsk materiell i Norge.

Grossistene får i ulik grad leveranser over grensa på kjøretøy. Flere av grossistene har hovedlager utenfor Norge. Tilnærmet ingen merkevareleverandører til sykehus har lager i Norge. De har alle et europeisk sentrallager der det daglig kommer forsyninger til de enkelte land med trailer.

Gøteborg er et nav i forsyningene av utstyr som kommer med båt til Norden. Årsaken er at Gøteborg havn har kapasitet til større feederbåter fra Rotterdam/Bremerhaven enn hva Oslo havn har. Feederbåter til Oslo har mye mindre frekvens/avganger fra de store havnene i Europa. Tid er en blitt en viktig faktor i forsyningslinjene i dag. Gøteborg havn mottar ukentlig flere containerne fra Østen til som skal videre til Oslo på vei.

En av de største grossistene mener det vil kunne få store konsekvenser med (karantene-) stans i leveransene til Norge. Det vil skape vareknapphet hvis det skal forsøkes å sende trailere med erstatningsutstyr for trailer som står i karantene. Det vil i tillegg skape store logistiske utfordringer å skulle sette tilbake på lager utstyret som har stått i karantene i kjøretøy. Deler av utstyret og forpakningen er følsomt for temperatur og fuktighet og kan bli ødelagt dersom det blir stående i en trailer. På grunn av høyt forbruk og ustabile leveranser og at grossistene sender til kunder alle varer så snart de mottar de til eget lager, har ikke grossister med lager i Norge mulighet til å erstatte varer som grossister med lager i utlandet ikke får levert.

Helse Sør-Øst RHF har på vegne av Helsedirektoratet bygget opp et nasjonalt beredskapslager av smittevernutstyr. Dette lageret er i en oppbyggingsfase og mottar varer bl.a. over vei. Oppbyggingen av dette lageret kan bli forsinket ved stans i forsyningene. Det må samtidig bemerkes at lageret allerede er stort og er i stand til å forsyne helsetjenesten gjennom en langvarig forsyningsstans. Helsedirektoratet tilrår imidlertid ikke at lageret tappes fordi varer blir stående på grensen, eller at oppbyggingen av lageret forsinkes. Dette er et lager som nå bygges opp for å håndtere en ev. fremtidig krisesituasjon, hvor det kan bli en stans i leveranser av smittevernutstyr tilsvarende det vi opplevde våren 2020. Lageret bør derfor ikke belastes av unødvendig forbruk eller unødvendig stans i forsyninger i oppbyggingen.

Oppsummert: Det er allerede anstrengte og ustabile leveranser ut av Kina pga. en vanskelig containersituasjon. Merkevarerleverandører har alle sine lager utenfor Norge. Noen av de store grossistene som levere medisinsk forbruksmateriell til Norge har lager utenfor Norge. Grossister med lager i Norge kan ikke erstatte bortfall av leveranser fra andre grossister. Det er varierende grad av lager av smittevernutstyr i kommunene og noen kommuner er avhengig av fortløpende leveranser av utstyr. Selv med synkende smittetall vil forbruket av smittevernutstyr være høyt pga. forebyggende bruk. Helsedirektoratets vurdering av konsekvensene for leveransen av smittevernutstyr, og i øvrig medisinsk forbruksmateriell, er at konsekvensene kan bli store.

Tilbakemelding fra NFD om tilleggsvurdering vedr. testing

Bestilling:

Er det mulig å få en tilleggsvurdering fra NFD av det følgende:

Hvilke konsekvenser vil følgende kunne medføre for forsynings sikkerheten og varetransport:

- krav om test av yrkessjåfører som skal oppholde seg i Norge over 2 døgn (for eksempel i forbindelse med kabotasjeoppdrag eller yrkessjåfører bosatt i Norge som kommer tilbake etter å ha gjennomført grensekryssende transport). Da ville ikke testen måtte gjennomføres på grensen. Organiseringen og kontroll med etterlevelse vil likevel kunne være utfordrende. Kravet bør være at testen skal tas innen to døgn, og både test på grensen, eller tester utført i nærheten av der oppdraget avsluttes vil egne seg. Det kan benyttes hurtigtest
- krav om ukentlig testing av yrkessjåfører som passerer grensen hyppig (tilsvarende ordningene som idag gjelder for grensependlere. Slik testing behøver ikke nødvendigvis skje på grensen. Det kan benyttes hurtigtest)

Svar fra NFD:

Vi viser til Helsedirektoratets anmodning av 9. april d.å. nedenfor.

NFD har innhentet NorgesGruppens, REMAs og COOPs vurderinger.

De svarer som følger (anonymisert):

Distributør 1:

- "Gitt at vi tester de som skal ha et opphold på over to døgn i Norge, og de kan teste seg på en vilkårlig teststasjon med hurtigtest, så vil det ikke påvirke leveransene til NN i samme omfang som først beskrevet.
 - a. Det vil medføre at sjåførene kan passere grensen uten kø, gjennomføre leveringen av lass nr 1. (Importlasset), og deretter dra til nærmeste teststasjon på den lokasjonen de er i Norge.
 - b. Om de ikke har kabotasjeoppdrag, vil de reise ut av landet igjen, men det er det de færreste som vil gjøre, da det vil være svært kostbart å kjøre en vei til Norge uten returlass
 - c. Oppfølgingen av dette regimet anses som utfordrende. Hvis dette innføres må det gis tydelig og god informasjon ved samtlige grensepasseringer på ulike språk. Hvor de ulike teststasjonene befinner seg er viktig informasjon.
- Krav om ukentlig testing vil være en mulighet som gjør det mulig å unnvære lange køer inn til Norge og hvor sjåførene kan bruke ledig tid i mellom oppdragene til test."

Distributør 2:

"Gjennomføring av obligatorisk test av internasjonale sjåfører som oppholder seg i Norge mer enn 2 døgn, vil anse som meget vanskelig å utføre.

Dette fordi en grenseoverskridende sjåfør ikke alltid vet om kommende oppdrag ved ankomst norsk grense (kabotasje eller eksport).

- F.eks. en importbil som skal levere varer til Trondheim kommer inn til Norge via Svinesund, etterpå kjører til Hitra for eksport (i dette tilfellet kan overstige 2 døgn).
- I tillegg er det rent praktiske knyttet til en evt test etter ankomst Norge.
- Sjåføren skal da med sin store lastebil søke opp en teststasjon i det område han opererer. Det blir vel nærmest umulig, hvis det da ikke legges til rette for dette

Forslag om en hurtigtest ved hjemkomst av yrkessjåfører som er **bosatt i Norge**, burde vel kunne gjennomføres, men da ikke som et krav ved ankomst grense, men i etterkant hvor lasset er levert og sjåføren er hjemme igjen

Beste hadde vært lik praksis i hele EØS/ EU om dokumentasjon om koronatest og intervall av testing.

Vi ser behovet for en innstramming av denne smittekilden, men ber om det samkjøres med EU slik at vi unngår en kopiering/ ulikt i andre europeiske land. I «tenkt fremtidsbilde» kan da en henting i Italia med epler til Norge, medføre testing ved grensen inn til Østerrike, Tyskland, Danmark, Sverige og Norge på 3 dager og slik testing på hver grensepassering vil forsinke leveransene i for stor grad. I den forbindelse så er det jo varer med kort holdbarhet og stramme tidsluker.

Overordnet for oss er det viktig at vareforsyningen av matvarer ikke blir forsinket/ødelagt."

Distributør 3:

"Hvis denne type tiltak som er beskrevet i Helsedirektoratet med anmodning om en tilleggsvurdering vurderes som smittevernfarlig nødvendig, støtter vi tiltakene.

Tiltakene vil medføre noe ekstraarbeid, men vi skal støtte opp hvis det innføres."

NFDs kommentar:

NFD legger til grunn at helsemyndighetene må veie smittevern hensyn opp mot en mest mulig velfungerende og uforstyrret forsyning av mat (ref. Kritisk samfunnsfunksjon - Forsyningssikkerhet – matvarer, som NFD rapporter jevnlig om i fastsatte kanaler). Det er krevende å skulle overskue i detalj hvordan forslaget vil arte seg i praksis. Vi finner imidlertid grunn til å minne om hvordan tilløp til stengte grenser i fjor vår umiddelbart førte til press i logistikkjedene fordi ble foretatt forserte, unødvendig store innkjøp fra forbrukernes side. Dette skyldtes ikke reell mangel på mat, men var et uttrykk for usikkerhet og utrygghet i befolkningen. Slik usikkerhet og utrygghet er i seg selv et problem fordi det kan føre til irrasjonelle handlinger.

Logistikkjedene er følsomme og nøye avpasset, og heller ikke transportørene bør utsettes for unødig usikkerhet. Transportørene av mat inn til landet kjører ikke tom bil ut av landet igjen, men er bl.a. også en del av logistikkjeden for eksport av sjømat. I denne sammenheng frykter vi at forslaget kan gi negative bieffekter på flere og til dels uventede steder i det svært kompliserte systemet som logistikkjedene utgjør. NFD anbefaler ikke tiltak dersom de fører til forsinkelser og i verste fall opphopninger og forstyrrelser i matvareforsyningen til landet.

Oppdrag fra HOD nr. 408 - Vurdere innføring av obligatorisk testing på grensen av yrkessjåførere

13.april 2021

Oppdragstekst

HOD viser til Helsedirektoratets notat med tittel "Testing av yrkessjåførere som passerer grensen" mottatt 18. mars 2021, hvor det bes om at departementet vurderer å gi et oppdrag om å undersøke omfang av smitte og risiko for import av smitte fra yrkessjåførere som passerer grensen.

Bakgrunnen for unntaket om test på grensen for yrkessjåførere er å sikre Norges forsyningssikkerhet og vareberedskap.

For å sikre forsyningssikkerheten er man avhengig av at utenlandske leverandører er villige til å utføre oppdrag i Norge. Dersom en yrkessjåfører tester positivt på grensen, og må isoleres, oppstår spørsmålet om hva det gjør med viljen til utenlandske leverandører til utføre oppdrag i Norge. Og det vil igjen kunne påvirke forsyningssikkerheten til Norge.

I tillegg, som det påpekes i notatet, kan det bli trafikale utfordringer knyttet til parkering av lange kjøretøy på grensen i forbindelse med testing av yrkessjåførere. Dette kan igjen medføre lange køer for andre reisende og at grensepasseringen for yrkessjåførere tar lang tid. Dette vil også kunne påvirke forsyningssikkerheten negativt.

Med dette som bakgrunn ber HOD om at Helsedirektoratet, i samarbeid med FHI, og i dialog med instanser mv. med kompetanse på forsyningssikkerhet, besvarer følgende oppdrag:

- Undersøke omfang av smitte blant yrkessjåførere og deres risiko for å bidra til smittespredning i Norge, og vurdere om risikoen for videre smittespredning er av en slik karakter at det er behov for ytterligere tiltak, herunder vurdere, å innføre testing på grensen av yrkessjåførere jf. § 4d.
- Utrede hvilke tiltak som eventuelt må iverksettes på grensen dersom det skal innføres obligatorisk testing av yrkessjåførere.
- Vurdere konsekvensene av å innføre ytterligere tiltak, herunder obligatorisk testing av yrkessjåførere, opp mot hensynet til Norges forsyningssikkerhet og vareberedskap.

Forutsetningen for oppdraget er at ordninger/tiltak som foreslås ikke hindrer varetransport til Norge eller forsinker grensepasseringene. Svaret må også belyse hvilke konsekvenser eventuelle tiltak vil kunne medføre for forsyningssikkerheten. Vi ber om at det spesielt tas hensyn til, men ikke begrenses til, følgende faktorer:

- Konsekvensene av at en yrkessjåfører tester positivt
- Trafikale utfordringer ved test på grensepasseringsstedet
- Mulighet for yrkessjåførere til å utføre kabotasje

Frist for oppdraget settes til onsdag 14. april 2021 kl. 16:00 Kontaktperson for oppdraget er Nina Ramnefjell, tlf: 22 24 85 89 / mobil: 47 81 44 81 (nira@hod.dep.no).

Folkehelseinstituttets vurdering

Oppsummering

- Risikoen for at yrkessjåførere som ankommer fra røde land er smittet, er sannsynligvis like stor som for andre innreisende. Noen av landene sjåførene ankommer fra, har betydelig smitteforekomst. På den annen side kan vi anta at utenlandske sjåførere som ikke er bosatt i Norge har mindre kontakt med lokalbefolkningen enn andre innreisende.
- Erfaringer fra kontrollsenteret viser at det er utfordringer vedrørende etterlevelse av kravene til fritidskarantene for denne gruppen, noe som kan øke risikoen for videre spredning.
- FHI kjenner til enkelttilfeller av covid-19 blant langtransportsjåførere. Det er svært få kjente utbrudd knyttet til denne gruppen, men dette kan henge sammen med at gruppen ikke har testplikt og i liten grad testes, slik at smitte og eventuell videre spredning i liten grad vil oppdages.
- FHI anbefaler at disse testes på grensen eller jevnlig, på lik linje med andre innreisende, slik at risiko for videre smittespredning reduseres. Hurtigtester vil være velegnet til slik testing.
- Dersom test på grensa ikke er gjennomførbart for hele gruppa, bør man som et minimum vurdere krav om test for de som skal være i Norge i over 2 døgn.
- Dersom krav om testing anses som umulig å gjennomføre pga. kritiske forsinkelser i varetransport og kritiske problemer med trafiksikkerhet og vareforsyning, bør man uansett styrke og evt. innføre andre risikoreduserende tiltak, som å sikre etterlevelse av råd og regler inkludert etterlevelse av pålagt fritidskarantene, kommunikasjonsiltak som informasjon på ulike språk tilgjengelig på aktuelle steder (grensestasjoner, terminaler) og i etablerte kanaler om gjeldende regler/råd, inkludert anbefaling og informasjon om mulighet for gratis testing mv. Det vil være viktig å involvere næringen i hvordan dette kan gjøres, inkludert hvordan man kan få til testing av sjåførene.

Vurdering

Risiko for smittespredning

Gruppen av yrkessjåførere som reiser inn i landet i forbindelse med ervervsmessig godstransport er per i dag unntatt innreisekarantene i arbeidstiden uten krav om testing ved innreise eller jevnlig testing. I praksis er de nå den eneste gruppen av jevnlig innreisende av et visst omfang som ikke testes i forbindelse med grensepassering. Vi har dermed ikke oversikt over hvor mange i denne gruppen som er smittet, fordi de ikke testes. FHI er ikke kjent med utbrudd som kan knyttes til denne gruppen av yrkessjåførere spesielt. Dette henger imidlertid også sammen med at de ikke testes, slik at kunnskapen om mulige utbrudd er mangelfull.

Risikoen for importsmitte i denne gruppen er den samme som for andre arbeidsreisende, og avhenger bl.a. av forekomsten i landene de ankommer fra. FHI har derfor i tidligere oppdrag siden fra januar anbefalt at denne gruppen bør testes på lik linje med andre innreisende.

Selv om risikoen for videre spredning i Norge fra denne gruppa antagelig er mindre enn fra andre innreisende, ettersom personene i stor grad oppholder seg i kjøretøyet og trolig har få nærkontakter mens de er i landet, vil det være noe kontakt. Risikoen for smittespredning øker med oppholdets lengde da det er høyere sannsynlighet for at disse har flere nærkontakter og kontaktpunkter (butikker, spisesteder, ferger og evt. overnattingssteder) under oppholdet enn de som raskt reiser ut av landet.

Erfaringer fra kontrollsenteret tilsier at det er utfordringer med forståelsen og etterlevelsen av fritidskarantene. Noen av sjåførene er bosatt i Norge og har dermed større kontaktflate i Norge, som kan medføre en større risiko for eventuell spredning. På den annen side er disse trolig bedre kjent med råd og regler i Norge og har trolig større etterlevelse av testing ved symptomer enn utenlandske sjåførere.

Grensetesting

Fra et smittevern faglig perspektiv, anbefaler FHI at yrkessjåførere testes ved grensen. De som passerer grensen hyppig, bør testes ukentlig. Dette vil tilsvare ordningene som gjelder for andre arbeidsinnreisende eller grensependlere. Ved å teste, kan smittede personer identifiseres og tiltak for å hindre videre spredning iverksettes. Test bør være antigen hurtigtest som er velegnet til raskt å identifisere smittede personer. Ved positiv antigen hurtigtest skal personen ta PCR-test innen et døgn etter ankomst. Dette er viktig for å sikre diagnosen og vil også bidra til å identifisere evt. nye virusvarianter.

Ved positiv test bør personen isoleres. For at personen skal kjøre eget kjøretøy til isolasjonssted må helsetilstanden ikke være til hinder for at personen kan kjøre trygt. Som hovedregel bør vedkommende være feberfri og kun ha milde symptomer. Isolasjon bør gjennomføres på en rom med eget bad/toalett, samt tilgang til eget kjøkken/oppholdsrom, eller mulighet for å få servert mat utenfor døren. Det bør være mulig å holde helt avstand og unngå nærkontakt med andre.

Transportselskapene bør ha plan for håndtering av kjøretøyet dersom sjåføren blir syk eller får påvist covid-19 og må være i isolasjon. Covid-19 kan hos enkelte gi alvorlig sykdom, som i tillegg til behov for helsehjelp for den enkelte, også kan utgjøre en utfordring for trafiksikkerheten. Sykdom hos sjåførere slik at de ikke kan kjøre videre kan også oppstå uavhengig av epidemien.

Dersom det av logistikk- og vareforsynings hensyn vurderes at test ved grensen er umulig å gjennomføre, bør man se på alternative løsninger for å få gjennomført testen. Forskriften åpner allerede for at man ikke må vente på svar på grensetesten hvis det ikke er praktisk mulig. Selve testen tar ikke lang tid å gjennomføre. Det kan for eksempel åpnes for å la sjåføren kjøre videre umiddelbart etter testing, og sikre videre håndtering vha. oppringing ved positiv test.

Dersom det ikke fremstår som tjenlig etter en helhetsvurdering å teste alle sjåførene på grensen, bør det kreves test av de som skal oppholde seg i landet i flere dager (over 2 døgn), for eksempel i forbindelse med kabotasjeoppdrag eller yrkessjåførere bosatt i Norge som kommer tilbake etter å ha gjennomført grensekryssende transport. Da ville ikke testen måtte gjennomføres på grensen, men organiseringen og kontroll med etterlevelse vil kunne være utfordrende. Kravet bør være at testen skal tas innen to døgn, og både test på grensen, eller tester utført i nærheten av der oppdraget avsluttes vil egne seg.

Dersom slik testing heller ikke lar seg gjennomføre, bør man i samarbeid med sektoren se på hvordan man kan få til testing av sjåførene.

Testing er ett av flere risikoreduserende tiltak. Andre risikoreduserende tiltak bør også gjennomføres, uavhengig av hvilket testkrav som innføres. Gode fasiliteter og rutiner ved terminaler og langs veier kan bidra til å redusere risiko for nærkontakt og smittespredning. Kontrollsenteret bør fokusere spesielt på denne gruppen, slik at etterlevelsen av fritidskarantene og generelle råd og regler kan forbedres. Det må særlig legges vekt på at de har forståelse for at de er i fritidskarantene, at de ikke har med passasjerer, og at unntaket kun gjelder dersom de ankommer i kjøretøyet de får unntak fordi de er førere av. Det må sikres at sjåførere og andre personer som ikke omfattes av det gjeldende

unntaket testes ved grensepassering (for eksempel de som ankommer med fly og personer som er passasjerer i kjøretøyene.)

Det er viktig med kommunikasjonstiltak som sikrer at informasjon er tilgjengelig på flere språk om hvilke råd og regler som gjelder i Norge generelt og ved fritidskarantene. Det må også inkludere informasjon om når man bør teste seg, hvor man skal henvende seg for å få test og ved behov for helsehjelp og at testing er gratis i Norge. Informasjon bør være tilgjengelig der sjåførene ferdes (grensestasjoner, terminaler m.v.) og formidles gjennom etablerte kanaler i sektoren.

Eventuelle lettelser for vaksinert samfunnskritisk personell omtales i pågående oppdrag 422.

Mer om anslag for omfang av covid-19 i denne yrkesgruppen

I Folkehelseinstituttets system for utbruddsvarsling, Vesuv, er det kun rapportert to utbrudd hvor yrkessjåfører/lastebilsjåfører har vært involvert. I begge tilfellene er det uklart om smitten var relatert til yrkesutøvelsen eller ikke. I det ene tilfellet var det en lastebilsjåfører som hadde smittet et husstandsmedlem, men det var ikke klart om sjåføren var smittet i utlandet eller i Norge. I det andre tilfellet var det et utbrudd i noen få husstander hvor det var uklart hvem som var indeks, og en av de som fikk påvist smitte hadde kommet tilbake fra oppdrag i utlandet noen dager i forkant, uten å bli testet. Det var også angitt mulighet for at smitten kom fra et annet utbrudd i kommunen.

FHI har vært i kontakt med tre av Norges største kommuner. To angir at de ikke kjenner til utbrudd forårsaket av yrkessjåfører, men kjenner til enkelttilfeller av smitte blant denne gruppen. De påpeker samtidig at man vet mindre om smitte fra denne gruppen siden de ikke har krav om testing. I den siste kommunen har det ikke vært utbrudd knyttet til langtransport, men derimot enkelte utbrudd knyttet til budtjenester.

Det er vanskelig å undersøke omfang av smitte i denne gruppen og anslå videre smittespredning.

Tall fra ukesrapporten uke 13 viser at av de reisende som blir testet på grensen har andelen positive ligget på 0,6 % - 0,8 % de siste 5 ukene, og at andelen av reisende som i løpet av de neste 10 dagene tester positivt øker til totalt 1,3 % - 1,6 % for de som har testet seg opp til 10 dager etter ankomst (se tabell under).

Tabell 1: Antall tester og antall og andel positive ved testasjoner på grenser (med unik rekvirentkode). Kilde: BeredtC19, MSIS laboratoriedatabasen.

Uke	Antall testede (reisende)	Antall med F- eller D-nr (%)	Påviste ved ankomst (%)	Påviste innen 10 dager (%)
2021-09	12 136	10 487 (86,4 %)	79 (0,8 %)	137 (1,3 %)
2021-10	11 704	10 243 (87,5 %)	79 (0,8 %)	158 (1,5 %)
2021-11	11 926	10 340 (86,7 %)	79 (0,8 %)	170 (1,6 %)
2021-12	12 551	11 137 (88,7 %)	92 (0,8 %)	168 (1,5 %)
2021-13	10 463	9 270 (88,6 %)	53 (0,6 %)	-

Vi antar at yrkessjåfører vil ha en tilnærmet lik andel positive på grensetesting som andre reisende fra de samme områdene.

Yrkessjåfører er den største gruppen av reisende som registreres med unntak fra karantene i DSBs innreiseregister (IRRS). I uke 12 utgjorde denne gruppen 46,1 % av unntakene og 34,1 % av totalt antall registrerte reiser.

Tabell 2: Antall reiser registrert i innreiseregistreringssystemet og antall og andel reiser registrert med unntak for yrkessjåfører (§6b). Kilde: DSB innreiseregistrering

Uke	Antall reiser registrert i IRRS	Antall reiser registrert med unntak	Unntak § 6b av antall reiser registrert med unntak	Unntak § 6b av antall reiser registrert (andel)
2021-11	32 776	20 553 (62,7 %)	10 001 (48,7 %)	30,5 %
2021-12	34 458	25 476 (73,9 %)	11 747 (46,1 %)	34,1 %
2021-13	23 579	17 271 (73,2 %)	6 587 (38,1 %)	27,9 %

FHI har foreløpig ikke tilgang til registrerte unntak i innreiseregistreringssystemet slik at disse kan kobles mot prøveresultater fra MSIS. Et forsøk på å finne relevant data har derfor vært gjort ved å identifisere reisende med norsk identitetsnummer (dvs. F- og D- nummer) og av de forsøkt å identifisere de som har yrkesbakgrunn som yrkessjåfører. For perioden januar til mars 2021 har vi da klart å identifisere ca 2 000 reisende per måned. Andelen positive i denne gruppen ved ankomst har variert mellom 0,5 % og 1,1 %, og etter 10 dager mellom 0,9 % og 2,4 %. Det er viktig at tallene leses med det forbeholdet at vi ikke vet om reisene denne gruppen har gjennomført er yrkesrelatert, eller hvorfor de har valgt å teste seg.

Tabell 3: Antall reisende med F- eller D-nr som er testet (yrkessjåfører) og antall og andel positive ved ankomst og innen 10 dager.

Måned	Antall reisende med F- eller D-nr som er testet (yrkessjåfører)	Påviste ved ankomst (%)	Påviste innen 10 dager (%)
2021-01	2 103	23 (1,1 %)	32 (1,5 %)
2021-02	1 857	9 (0,5 %)	17 (0,9 %)
2021-03	2 149	27 (1,3 %)	52 (2,4 %)

Tabell 3 støtter at vi kan anslå at yrkessjåfører som tester seg har om lag samme andel positive tester som andre reisende, dvs. Trolig vil om lag 0,8 % av yrkessjåførene vil teste positivt ved ankomst. Det er en noe høyere andel som tester positivt innen 10 dager blant yrkessjåfører som tester seg, men det kan også gjenspeile at denne gruppen ikke har samme krav til testing, og at det er en større andel av de som velger å teste seg som har symptomer.

Merknad

FHI ber om at vurderingen i sin helhet, inklusiv grafisk utforming, legges ved i det endelige svaret til HOD.