



## GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

16. februar 2022

2021-911

### **Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (revision af TEN-T forordning)**

KOM (2021) 812

Nyt notat.

#### **1. Resume**

*Europa-Kommissionen fremsatte den 14. december 2021 forslag til forordning om revision af det transeuropæiske transportnet (TEN-T).*

*TEN-T forordningen bidrager til opfyldelsen af Kommissionens målsætning om etableringen af ét fælleseuropæisk transportsystem på tværs af EU ved at fastsætte et geografisk transportnet samt en række fælleskrav og standarder til infrastrukturen.*

*Formålet med revisionen af TEN-T forordningen er at skabe en grønnere europæisk infrastruktur, der bidrager til etableringen af et smidigt transeuropæisk transportnet, som understøtter multimodalitet og interoperabilitet. Hertil har revisionen til formål at øge TEN-T nettets modstandsdygtighed i forhold til klimaforandringer samt forbedre værktøjerne til brug for implementeringen af TEN-T nettet.*

*Det forventes, at forordningsforslaget vil kunne medføre betydelige statsfinansielle konsekvenser. Hertil kan forslaget have lovgivningsmæssige konsekvenser og erhvervsøkonomiske konsekvenser. Regeringen er i gang med at afklare de nærmere konsekvenser af forslaget.*

*Regeringen hilser Kommissionens forslag velkomment og finder det fornuftigt, at TEN-T forordningen revideres med henblik på at*



*sikre, at målsætningerne for TEN-T nettet er tidssvarende i forhold til de udfordringer, som den europæiske transportsektor står overfor i dag, herunder at sikre indfrielsen af klimamålsætningerne som fastsat i Den europæiske grønne pagt.*

*I implementeringen af TEN-T nettet finder regeringen det vigtigt, at forordningens krav og forpligtigelser bidrager til at forbedre den grænseoverskridende europæiske mobilitet. Infrastrukturkrav, der kun i mindre grad skaber EU-merværdi for TEN-T nettet bør fortsat være et nationalt anliggende for medlemsstaterne.*

## **2. Baggrund**

Europa-Kommissionen har ved KOM (2021) 812 af 14. december 2021 fremsat forslag til forordning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udviklingen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T). Den danske sprogversion blev oversendt til Rådet den 2. februar 2022.

Forslaget er en revision af den eksisterende forordning (EU) 1315/2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet. Herudover revideres med forslaget Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 913/2010 af 22. september 2010 om et europæiske banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (Jernbanegodsforordningen). Samtidig følger der med forordningsforslaget mindre ændringer til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1153 af 7. juli 2021 om oprettelsen af Connecting Europe-Faciliteten (CEF-forordningen).

Kommissionens baggrund for forslaget er for det første, at de nuværende TEN-T infrastrukturstandarder er utilstrækkelige og/eller ufuldstændige. Hertil mangler der ligeledes en integration af standarder for infrastruktur for alternative brændstoffer i den eksisterende TEN-T forordning. For det andet er der på det eksisterende TEN-T net en række flaskehalsudfordringer og utilstrækkelige netværksforbindelser, hvilket hæmmer multimodaliteten. For det tredje er sikkerheden og pålideligheden i den nuværende TEN-T infrastruktur utilstrækkelig. Endelig er styringsinstrumenterne i den eksisterende TEN-T forordning utilstrækkelige, ligesom der er brug for en revision af TEN-T forordningen for at øge sammenhængen til andre EU-politikker.

Forslaget er fremsat med hjemmel i Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), artikel 170-172 og skal behandles



efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

### 3. Formål og indhold

TEN-T forordningen har til formål at opbygge et effektivt, bæredygtigt og multimodalt transportnet på tværs af EU. TEN-T nettet omfatter jernbaner, indre vandveje, havne, nærskibsfart, lufthavne, terminaler og veje, som er indbyrdes forbundet via byknudepunkter. TEN-T forordningen udgør et nøgleinstrument i udviklingen af en sammenhængende transportinfrastruktur af høj kvalitet i EU.

TEN-T forordningen bidrager til at sikre et sammenhængende europæisk transportnet, der understøtter den sociale, økonomiske og territoriale sammenhængskraft i Unionen. Herved skabes en europæisk transportinfrastruktur, der bidrager til opbygningen af det indre marked. Revision af TEN-T forordningen skal fremtidssikre TEN-T nettet og bistå EU med at nå de europæiske klimamålsætninger.

Kommissionens forslag til revision af TEN-T forordning indeholder i alt seks kapitler.

#### Kapitel I: Generelle principper

Kapitlet angiver forordningens genstands- og anvendelsesområde samt definitioner af begreber. Endvidere angives de oveordnede målsætninger for TEN-T nettet om bæredygtighed, samhørighed, effektivitet og øgede brugergevinster samt nærmere bestemmelser for, hvordan målsætninger opnås.

Kapitlet omfatter desuden generelle bestemmelser for, hvordan TEN-T nettet skal fastlægges, udvikles og drives på en resourceeffektiv måde.

Kapitlet fastlægger hertil TEN-T nettets geografiske dimensioner og de europæiske transportkorridorer, hvor der med revisionen af TEN-T forordningen indføres et tredje lag; 'det udvidede hovednet'. Det udvidede hovednet dækker over strategisk prioriterede strækninger på det samlede TEN-T net. De europæiske transportkorridorer udgør de strategisk vigtigste strækninger på TEN-T nettet, som består af en sammenlægning af de allerede eksisterende hovednetkorridorer på det nuværende TEN-T net og jernbanegodskorridorerne som defineret i forordning (EU) 913/2010.

Kapitlet omfatter endeligt bestemmelser vedrørende projekter af fælles interesse samt samarbejdet med tredjelande.



### Kapitel II: Almindelige bestemmelser

Kapitlet fastsætter de almindelige bestemmelser og prioriterede hensyn for TEN-T nettet og de europæiske transportkorridorer i overensstemmelse med forordningens overordnede formål.

### Kapitel III: Specifikke bestemmelser:

Kapitlet angiver de specifikke bestemmelser for de enkelte transportformer, som er omfattet af TEN-T forordningen. Kapitlet er inddelt i syv afsnit, hvor kravene til jernbaneinfrastruktur, infrastrukturen for transport ad indre vandveje, vejinfrastrukturen, søtransportinfrastrukturen, lufttransportinfrastrukturen, multimodale godsterminaler og byknudepunkter fremgår.

For så vidt angår afsnittet om jernbaneinfrastrukturen er den væsentligste ændring, at det danske TEN-T jernbanehovednet udvides, således at den nye bane over Vestfyn indgår. Hertil bemærkes det, at fristen for udrulning af ERTMS på det samlede TEN-T net fremrykkes fra 2050 til 2040. Fristen for udrulning af ERTMS på TEN-T hovednettet er fortsat 2030.

For så vidt angår indre vandveje bemærkes det, at Danmark ikke har indre vandveje, hvorfor Danmark ikke er omfattet af kravene.

For så vidt angår søtransportinfrastrukturen bemærkes det, at Kommissionen foreslår at oprette det 'europæiske maritime rum', der erstatter de såkaldte Motorveje til Søs. Hensigten med det europæiske maritime rum er at forbinde og integrere det landbase-rede TEN-T net med TEN-T havnene gennem nærskibsruiter. Hertil stilles der krav til indretning af havnefaciliteterne i forhold til etablering af en alternativ brændstofinfrastruktur i havnene, udstyr til at forbedre skibes miljømæssige påvirkning, havnenes sammenknytning mellem vej- og jernbaneinfrastrukturen mv.

For så vidt angår vejinfrastrukturen er den væsentligste ændring, at det samlede danske TEN-T vejnet bliver udvidet, således at strækningen Kalundborg-Slagelse indgår. Hertil fastsætter forordningen, som noget nyt afstandskrav for rastepladser og sikre rastepladser, hvor der maksimalt må være en afstand på hhv. 60 km og 100 km. Afstandskravene for almindelige rastepladser skal være opfyldt på TEN-T hovednettet i 2030 og på det samlede TEN-T net i 2050. Afstandskravene for sikre rastepladser skal være opfyldt på TEN-T hovednettet i 2040 og på det samlede TEN-T net i 2050. Endeligt fastsættes der med forordningen krav om, at der i medlemsstaterne skal installeres såkaldte 'weigh in motion'-stationer



med en maksimal afstand på 300 km mellem stationerne på TEN-T vejnettet.

For så vidt angår luftfartsområdet er der et øget fokus på brugen af alternative brændstoffer samt på at forbedre energieffektiviteten. Hertil fastsættes der krav om, at alle lufthavne på TEN-T nettet skal være knyttet til et jernbanenet for højhastighedstog og til TEN-T vejnettet, såfremt lufthavnen har over 4 mio. passagerer årligt.

For så vidt angår bestemmelserne om multimodale godsterminaler stilles der krav om, at medlemsstaterne senest to år efter forordningens ikrafttrædelse skal have udfærdiget en analyse, der har til formål at afdække medlemsstatens nuværende og fremtidige godsbevægelser, herunder brugen af terminaler.

For så vidt angår byknudepunkter indføres der med revisionen øgede krav til byerne, hvilket blandt andet medfører, at der skal udarbejdes planer for bæredygtig bytrafik samt årligt indsamles og afrapporteres på mobilitetsdata. Hertil skal det sikres, at der med udgangen af 2030 er multimodale hubs for passagertransport og logistikcentre for godstransport, samt at passagerer har adgang til rejseinformation og mulighed for at booke billetter via digitale services. Endeligt stilles der krav om, at der er mindst én multimodal godsterminal i byknudepunktet eller i nærheden af byknudepunktet senest med udgangen af 2040.

Antallet af byknudepunkter i Danmark bliver som følge af forslaget øget fra to til seks byer. Nye byer, der kommer til at indgå på TEN-T nettet, er: Esbjerg, Odense, Vejle og Aalborg. København og Aarhus er allerede i dag udpeget som byknudepunkter.

#### Kapitel IV: Bestemmelser for intelligent og modstandsdygtig transport

Kapitlet angiver bestemmelser vedrørende informations- og kommunikationsteknologisystemer (IKT) og applikationer, der skal etableres på tværs af TEN-T nettet med henblik på at sikre interoperabilitet. Hertil angiver kapitlet bestemmelser om bæredygtige services, nye teknologier og innovation, sikker infrastruktur, modstandsdygtighed, investeringer fra tredjelande, vedligehold og projekcyklusser samt brugertilgængelighed.

#### Kapitel V: Implementering af instrumenter for de europæiske transportkorridorer og horisontale prioriteter

Kapitlet angiver bestemmelserne for implementeringen af de europæiske transportkorridorer og de to horisontale prioriteter; dels



udviklingen af signalsystemet ERTMS på jernbaneområdet og dels udviklingen af det europæiske maritime rum. Bestemmelserne fastsætter de europæiske koordinators rolle og beføjelser i implementeringen af TEN-T nettet.

Kapitlet angiver desuden bestemmelser for, hvordan de europæiske transportkorridorer og horisontale prioriteter skal koordineres og reguleres. Hertil indeholder kapitlet bestemmelser vedrørende implementeringssværktøjer, såsom arbejdsplaner og gennemførelsesretsakter.

Kapitlets bestemmelser tildeler ligeledes Kommissionen beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter, der skal sikre rettidig implementering af TEN-T nettet.

#### Kapitel VI: Fælles bestemmelser

Kapitlet angiver fælles bestemmelser for så vidt angår procedurer for inddragelse af medlemsstaterne, Kommissionen og andre interessenter i forbindelse med forberedelsen og afrapporteringen af de projekter, som forordningen vedrører. Kapitlet fastsætter ligeledes, hvordan byer og infrastruktur bliver omfattet af forordningen samt kriterierne herfor.

Som et nyt tiltag foreslår Kommissionen, at nationale transport- og investeringsplaner og programmer skal indsendes til Kommissionen i udkastform ét år før vedtagelse med henblik på at sikre, at den pågældende nationale plan er i overensstemmelse med TEN-T forordningens bestemmelser. Kommissionen har herefter lejlighed til at komme med bemærkninger til planen. Medlemsstaten skal inden for en fastsat frist give en tilbagemelding på, hvordan Kommissionens anbefalinger adresseres.

Kapitlet indeholder desuden bestemmelser om de beføjelser Kommissionen tildeles gennem delegerede retsakter, komitéprocedurer, evalueringen af forordningen, procedurer for forsinkelser af håndteringen af implementeringen af TEN-T nettet samt mulighed for tildeling af undtagelser fra krav.

Kapitlet angiver hertil en række ændringer til andre retsakter, som skal foretages som følge af Kommissionens forslag til revision af TEN-T forordning.



#### 4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedur (TFEU art. 294) medlovgiver. Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

#### 5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører i sine indledende bemærkninger til forslaget følgende om nærhedsprincippet.

”I henhold til TEUF skal det transeuropæiske net give unionsborgerne, de erhvervsdrivende og de regionale og lokale administrative enheder mulighed for fuldt ud at udnytte de fordele, som etableringen af et område uden indre grænser medfører. De skal også tage hensyn til behovet for at styrke den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed i Unionen og fremme en harmonisk udvikling af Unionen som helhed.

TEN-T-politikken er således i sagens natur en politik, der rækker ud over medlemsstaternes grænser, da den fokuserer på en fælles europæisk netordning på tværs af grænserne. Et sådant europæisk net kan naturligvis ikke etableres af en enkelt medlemsstat alene.”

For så vidt angår byknudepunkterne fremhæver Kommissionen i sine bemærkninger, at:

”... det er vigtigt, at bytrafikken er godt forbundet med interregional og international trafik. Byknudepunkternes rolle på TEN-T rækker ud over det lokale niveau, da transportaktiviteter på TEN-T starter og/eller slutter i sådanne knudepunkter eller gennemkører dem, hvilket kræver god koordinering mellem de forskellige niveauer for at undgå flaskehalse.

Bytrafik er og skal dog fortsat være en politik, der hovedsagelig henhører under medlemsstaternes (de lokale myndigheders) ansvarsområde. EU-tiltag bør fortsat begrænses til aspekter af bytrafikken, som er forbundet med interregional og international trafik...”

Kommissionen anfører i denne forbindelse, at der er tale om et sæt af minimumsregler for byer, der skal skabe god mobilitet indenfor og mellem byerne for dermed at sikre en fortsat udvikling af TEN-T nettet.



Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet artikel 171 i TFEU fastslår, at Unionen skal oprette et sæt retningslinjer for udviklingen af det transeuropæiske transportnet. Regeringen finder, at formålet med det transeuropæiske transportnet kun kan gennemføres, såfremt der er en række fælles standarder for infrastrukturen.

For så vidt angår kravene til byknudepunkterne vurderer regeringen ligeledes, at nærhedsprincippet er opfyldt, idet byknudepunkter allerede indgår på TEN-T nettet i dag. Kompetencen til at fastlægge krav til byknudepunkterne i relation til TEN-T forordningen er dermed allerede tildelt Kommissionen.

## 6. Gældende dansk ret

Den nuværende TEN-T forordning og forslaget til revision af forordningen er direkte gældende i alle medlemsstater, hvorfor TEN-T området ikke er direkte afspejlet i dansk ret.

I forslaget henvises der dog til en række europæiske retsakter i form af andre forordninger og direktiver, som fastsætter krav til de enkelte transportformer. Gældende dansk ret, der sikrer opfyldelsen af disse krav er som følger:

### Jernbaneområdet

- Jernbaneloven, jf. lov nr. 510 af 1. maj 2019 om ændring af jernbaneloven (lov nr. 686 af 27. maj 2015 med senere ændringer), som senest er ændret ved LBK nr. 574 af 7. maj 2019).
- Bekendtgørelse nr. 708 af 20. maj 2020 om krav til bemyndigede organer på jernbaneområdet.
- Bekendtgørelse nr. 709 af 20. maj 2020 om krav til udpegede organer på jernbaneområdet.
- Bekendtgørelse nr. 710 af 20. maj 2020 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet, som ændret ved nr. 879 af 11/06/2020.
- Bekendtgørelse nr. 711 af 20. maj 2020 om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen
- Bekendtgørelse nr. 713 af 20. maj 2020 om interoperabilitet i jernbanesystemet
- Bekendtgørelse nr. 854 af 07. juli 2015 om tilladelse til at drive jernbanevirksomhed, som ændret ved Bek nr. 483 af 15. april 2020.
- Bekendtgørelse nr. 1245 af 10. november 2015 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v., som ændret ved Bekendtgørelse nr. 1445 af 5. december 2018, Bek nr. 905 af 11. juni 2020 og Bek 1485 af 29. juni 2021.





- Bekendtgørelse nr. 1329 af 26. november 2015 om jernbanevirksomheders adgang til international passagertransport m.v., som ændret ved Bekendtgørelse nr. 1443 af 5 december 2018.
- Bekendtgørelse nr. 1379 af 1. december 2015 om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til gods-transport på jernbane m.v., som ændret ved Bekendtgørelse nr. 1000 af 26. juni 2020.
- Bekendtgørelse nr. 1380 af 1. december 2015 om modtagepligt på stationer, som ændret ved Bekendtgørelse nr. 785 af 2. juni 2015.
- Bekendtgørelse nr. 1438 af 5. december 2018 om infrastrukturforvalteres uafhængighed og uvildighed.
- Bekendtgørelse nr. 1470 af 29. juni 2021 om Banedanmarks opgaver og beføjelser som ændret ved bekendtgørelse nr. 2441 af 14. december 2021.
- Bekendtgørelse nr. 1503 af 29. juni 2021 om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser
- Bekendtgørelse nr. 2244 af 29. november 2021 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.
- Bekendtgørelse nr. 2424 af 13. december 2021 om Jernbanenævnet.

#### Søfartsområdet

- Bekendtgørelse nr. 1021 af 26. august 2021 om tekniske forskrifter om et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem i danske farvand og havne.
- Bekendtgørelse nr. 873 af 27. juni 2016 om indberetning af oplysninger om farligt eller forurenede gods om bord på skibe.
- VEJ nr. 9680 af 16. december 2010 om skibstrafiktjenester i danske farvand.
- Bekendtgørelse nr. 1348 af 16. juni 2021 om modtagerfaciliteter for affald fra skibe, om skibes aflevering af affald og havnes affaldsplaner.
- Bekendtgørelse nr. 1021 af 26. august 2010 om teknisk forskrift om et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem i danske farvand og havne.
- Bekendtgørelse nr. 145 af 8. februar 2019 om bestemmelser for anvendelse af EU-forordning 2017/352 om levering af havnetjenester og finansiel gennemsigtighed for havne.

#### Vejområdet

- Bekendtgørelse nr. 2297 af 2. december 2021 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed
- Bekendtgørelse nr. 726 af 3. juli 2008 om ændring af minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet
- Bekendtgørelse nr. 1873 af 27. september 2021 om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen



- Bekendtgørelse nr. 26 af 16. januar 2012 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer
- Bekendtgørelse nr. 929 af 17. maj 2021 om registrering og videregivelse af data om køretøjers vægt, længde og akseltryk m.v. (WIM-bekendtgørelsen)

#### Luftfartsområdet

- Bekendtgørelse nr. 1339 af 3. december 2007 om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed.
- Det nationale sikkerhedsprogram for Civil Luftfart, 12. udgave.

## 7. Konsekvenser

### ***Lovgivningsmæssige konsekvenser***

Forslaget kan have lovgivningsmæssige konsekvenser. Det forventes ikke, at de lovgivningsmæssige konsekvenser vil være af betydelig karakter.

### ***Økonomiske konsekvenser***

#### Statsfinansielle konsekvenser

For så vidt angår jernbaneområdet forventes det, at forslagets krav til jernbaneinfrastrukturen, herunder særligt kravene til elektrificering af jernbanestrækninger og udrulning af signalprogrammet på jernbanestrækninger i yderområder og i terminaler, kan have betydelige statsfinansielle konsekvenser. De konkrete omkostninger er ikke opgjort på nuværende tidspunkt. Det bemærkes, at jernbanestrækninger kan undtages fra opfyldelsen af visse krav, såfremt det ud fra et samfundsøkonomisk hensyn ikke vurderes hensigtsmæssigt at udbygge infrastrukturen.

For så vidt angår havneområdet forventes det, at kravet om at alle TEN-T havne skal være forbundet med jernbaneinfrastrukturen kan have betydelige statsfinansielle konsekvenser. Det bemærkes, at TEN-T havnene kan undtages fra at opfylde kravet, såfremt det ud fra et samfundsøkonomisk hensyn ikke vurderes hensigtsmæssigt at knytte TEN-T havnene til jernbaneinfrastrukturen.

For så vidt angår vejområdet forventes det, at kravet om etableringen af sikre rasteplasser med en maksimal distance på 100 km på TEN-T nettet kan have statsfinansielle konsekvenser. De forventede omkostninger er ikke opgjort på nuværende tidspunkt. Kravet



om, at der etableres Weigh in Motion (WIM) stationer med en maksimal afstand på 300 km mellem stationerne på TEN-T vejnettet vil som udgangspunkt kunne medføre statsfinansielle omkostninger. Den i forvejen igangværende etablering af WIM-stationer som led i implementeringen af direktiv 96/53 forventes dog at sikre efterlevelse af Europa-Kommissionens forslag. Kravet i TEN-T forordningen forventes derfor ikke at medføre yderligere statsfinansielle omkostninger.

For så vidt angår luftfartsområdet forventes det, at Kommissionens krav om, at lufthavne med over 4 mio. passagerer årligt skal være koblet op til højhastighedsnetværket på jernbanen på sigt kan få statsfinansielle konsekvenser. Billund Lufthavn forventes inden 2050 at have over 4 mio. passagerer årligt, da lufthavnen allerede i 2019 havde 3,7 mio. passagerer. Det bemærkes, at lufthavne kan undtages fra opfyldelse af kravet, såfremt dette kan begrundes ud fra samfundsøkonomiske hensyn. Etableringen af en enkeltsporet regionalbane til Billund lufthavn har tidligere været undersøgt. Konklusionen var, at dette ikke var samfundsøkonomisk rentabelt.

For så vidt angår kravene til multimodale godsterminaler er det muligt, at forslaget infrastrukturkrav til godsterminalernes kan medføre statsfinansielle konsekvenser. De nærmere omkostninger herfor er ikke opgjort på nuværende tidspunkt.

Hertil forventes det, at kravet om udarbejdelsen af en analyse af behovet for godsterminaler også vil medføre øgede statsfinansielle konsekvenser. Et foreløbigt estimat for omkostningerne til gennemførelsen af en sådan analyse er 2 mio. kroner. Afhængig af analysens resultat kan det på sigt blive nødvendigt at udvikle og investere i nye terminaler og/eller opgradere eksisterende terminaler. De økonomiske konsekvenser heraf er på nuværende tidspunkt ikke vurderet.

For så vidt angår de øgede krav til byknudepunkterne forventes det, at der kan være statsfinansielle konsekvenser forbundet med de øgede krav, herunder kravet om udarbejdelse af en plan for bæredygtig bytrafik for de enkelte byknudepunkter og kravet om byernes løbende monitorering og rapportering af data på en række mobilitetsparametre. De nærmere omkostninger herfor er ikke opgjort på nuværende tidspunkt.

For så vidt angår TEN-T forordningens bestemmelser vedrørende etableringen af ladeinfrastruktur for alternative brændstoffer på TEN-T nettet bemærkes det, at en udvidelse af det danske TEN-T net vil medføre, at flere byer, vejstrækninger, lufthavne og havne



vil blive omfattet af kravene som fremsat i Kommissionens forslag til forordning om etablering af en infrastruktur for alternative brændstoffer (KOM(2021)559), hvilket kan medføre statsfinansielle konsekvenser. De nærmere omkostninger er ikke opgjort på nuværende tidspunkt.

For så vidt angår de fælles bestemmelser forventes det, at der vil være statsfinansielle konsekvenser forbundet med opfyldelsen af forordningens datarapporteringskrav. Kommissionen fremfører i de indledende bemærkninger til forslaget, at disse rapporteringskrav vil medføre visse implementeringsomkostninger for medlemsstaterne. De nærmere omkostninger herfor er ikke opgjort på nuværende tidspunkt. Det bemærkes, at medlemsstaterne i dag har mulighed for at søge om EU-støtte til opfyldes af de nuværende datarapporteringskrav. Det forventes, at dette også vil være muligt fremadrettet.

Forslagets øgede fokus på samspillet mellem de nationale planer, programmer og investeringer på den ene side og udviklingen og udbygningen af TEN-T nettet på den anden side kan ligeledes have statsfinansielle konsekvenser. Dette kan begrundes ved, at der fremadrettet kommer øget fokus på dette samspil, hvilke vil blive reflekteret ved den fremtidige indgåelse af transportpolitiske aftaler. De nærmere omkostninger herfor er ikke opgjort på nuværende tidspunkt.

### Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes at medføre positive samfundsøkonomiske konsekvenser, idet forordningen bidrager til etableringen af et mere effektivt, bæredygtigt, sammenhængende og brugervenligt transportnet i EU, hvilket er med til at styrke mobiliteten for passagerer og gods både i Danmark og i EU.

### Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget kan have erhvervsøkonomiske konsekvenser, hvor det forventes, at eventuelle erhvervsøkonomiske konsekvenser særligt vil være gældende i forhold til de multimodale godsterminaler, lufthavne og havne.

### ***Andre konsekvenser og beskyttelsesniveau***

Forslaget skønnes ikke at have andre konsekvenser eller konsekvenser for beskyttelsesniveauet.



## 8. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for transport den 15. december 2021. Frist for fremsendelse af høringssvar var den 14. januar 2022.

Transportministeriet har modtaget følgende høringssvar:

### Brintbranchen

Brintbranchen takker for anledningen til at afgive bemærkninger vedr. ovenstående. Brint og brintholdige brændsler har en afgørende rolle i dekarboniseringen af transportsystemet, især de tunge segmenter. Det nye forslag til TEN-T holder fokus på nulemissions mobilitetsløsninger, hvilket anerkender behovet for en mangfoldighed af teknologier, bl.a. direkte elektrificering og PtX. Vi byder TEN-T forslaget velkommen, og ser positivt herpå.

### **Fokus på nulemissions frem for at vælge en vinder.**

TEN-T holder fokus på nulemissions mobilitet, hvilket dækker bl.a. direkte elektrificering og flere PtX brændsler.

Brintbranchen er helt enige i udgangspunktet om, at det der kan elektrificeres direkte, skal elektrificeres direkte, også på transportområdet. Men, ikke alt vil kunne planlægges helt rationelt, på dette område, og der er bred konsensus om, at brint vil blive en del af løsningen, særligt for de lange ture i den tunge vejtransport og særligt, hvis man tager de lange, globale visionære briller på og ser helt frem til det egentlige mål om nul-emission i 2040/2050. Såvel Klimarådet, EU Kommissionen og Klimapartnerskabet for landtransport er enige om, at der ikke vil være en *”one size fits all”* på transportområdet.

Derfor hilser Brintbranchen det velkomment at fokus i forslaget til revision af TEN-T er teknologineutralt.

### **Prioriterer bør inkludere interoperabilitet.**

I artikel 13 bliver prioriteterne for de europæiske transportkorridorer listet op. Paragraf (d) går ud på udvikling af sikre veje med tilstrækkelig alternativ tankinfrastruktur. Vi mener, det er vigtigt at der både udvikles tilstrækkelig men også *”interoperable”* tankinfrastruktur til alternative drivmidler.

Vi bemærker også, at alternative tankinfrastruktur kun fremhæves som en eksplicit prioritet til vejtransport, og mere indirekte til alle



andre transportmodaliteter. Brintbranchen fortrækker at, udvikling af alternativ tankinfrastruktur sættes som overordnet prioritet. Dette ville adressere Green Deal mere direkte, og pålægger ikke nye krav i den foreslåede tekst, idet der som sagt nævnes alternativ tankinfrastruktur i prioriteterne til alle modaliteter, bare ikke så eksplicit som til vejtransport.

**Udvikling af SUMPs i alle ”urban nodes” giver en ny mulighed for at integrere forskellige teknologier i vejen til klimaneurale byer.**

Vi er meget positivt indstillet til forslaget om, at alle ”urban nodes” længst TEN-T netværket skal fra 2025 udvikle planer om bæredygtig mobilitet (*”Sustainable Urban Mobility Plans”*, eller SUMPs). Med fokus på nulemissions mobilitet, vil kravet om SUMPs (artikel 40) give en ny mulighed for at integrere alle de nødvendige løsninger for at opnå en klimaneutralitet mobilitet i de største europæiske byer.

Dansk Erhverv

EU’s politik for det transeuropæiske transportnet (TEN-T) sigter mod at opbygge et effektivt, EU-dækkende og multimodalt transportnet i hele EU, der omfatter alle transportformer.

Dansk Erhverv støtter Kommissionen fokus på infrastrukturområdet og erklærer sig enig i, at hovedformålet med retningslinjerne skal være at fastlægge et fuldstændigt og integreret transeuropæisk transportnet, der dækker alle medlemsstater og regioner og ikke mindst danner grundlag for en afbalanceret udvikling af alle transportformer samt sikrer, at synergierne mellem de forskellige transportformer udnyttes bedst muligt.

Dansk Erhverv støtter revisionen og opdateringen af retningslinjerne, således reglerne fremtidssikres, og udviklingen af TEN-T-nettet tilpasses de nyeste målsætninger i Den europæiske grønne pagt og EU's klimamål.

Europæiske rammevilkår og retningslinjerne, der afhjælper flaskehalse og forbedre multimodalitet og interoperabilitet i det europæiske transportsystem vil bidrage til fuldførelsen af det indre marked. Det styrker også EU's økonomiske, sociale og territoriale samhørighed ved at skabe strømlinede transportsystemer på tværs af grænser uden manglende links og flaskehalse.



Dansk Erhverv bakker op om TEN-T-politikken, der identificerer transportinfrastrukturen i medlemsstaterne, der har høj merværdi på europæisk plan, og som er en del af TEN-T-nettet. Regeringen bør sikre, at de reviderede regler er 'alignede' med igangværende og potentielt fremtidige danske megainfrastrukturprojekter, herunder sikre projekternes mulighed for EU-finansiering fra CEF'en i politikken.

Det er afgørende at have et ambitiøst mål for udrulningen af tank- og ladeinfrastruktur med tilstrækkelige tank- og ladepunkter, herunder til især den tunge vejtransport, på både hovednettet og det samlede net. Det er afgørende, at udrulningen ikke ensidigt fokuserer på én teknologi, som man på nuværende tidspunkt ikke ved, om bliver den dominerede, især fsva. langdistance vej-transport, men at flere teknologier her kan være i spil. I den sammenhæng er sikre rasteplasser et vigtigt element i at skabe gode rammer for erhvervstransporten.

De reviderede regler sætter mål om, at alle større lufthavne skal forbindes til jernbanen – og hvor muligt til højhastighedsforbindelser. Forbedret mobilitet, herunder kollektive passagertransport, til lufthavne kan være med til at øge denne transportforms attraktivitet. I arbejdet med TEN-T-politikken og andre forslag under Den grønne pagt på luftfartsområdet er det afgørende, at der fra dansk side arbejdes på at fremme luftfarten og en grøn omstilling af sektoren, der styrker danske virksomheder.

Øget brug af digitalisering og implementeringen af ITS-systemer til at effektivisere mobiliteten bør være tiltag, som prioriteres højt i EU-politikken, således at den europæiske transportsektor integreres og fremtidssikres til fremtidens mobilitet og transportmønstre.

Kravet om en "*sustainable urban mobility plans*" (SUMP) i de 424 største byer på TEN-T-nettet inden 2025 kan være en katalysator for den grønne omstilling i bymæssige områder. Udviklingen skal tages højde for transportsektorens formåen til at omstille sig til klimavenlige løsninger, ligesom handelslivet i byerne ikke skal lide last. Planerne må udformes i samhörighed hermed.

Corona-pandemien viste, hvor afgørende det er for forsyningssikkerheden, at der på trods af pandemier o.lign. opretholdes et åbent indre marked inden for alle transportformer. Det blev fx synligt med 'Green Lanes'. Det er særligt vigtigt på hovedfærdselsårene i EU, som TEN-T-nettet repræsenterer. På den baggrund kunne det være relevant at få dette afspejlet i revisionen af retsaktten.



## Dansk Industri

DI har modtaget ovennævnte høring med svarfrist den 14. januar 2022.

DI Transport kan overordnet set støtte revisionen, der følger af bestemmelserne i forordning 1315/2013. Det er knap 10 år siden det nuværende regelsæt blev vedtaget, og det er betimeligt at opdatere bestemmelserne og tilpasse den videre udvikling af det transeuropæiske transportnet til de øvrige aktuelle initiativer fra EU-Kommissionen såsom ”European Green Deal og Sustainable and Smart Mobility Strategy.

DI Transport er enig i konklusionerne fra Expost-evalueringen, herunder ikke mindst fokus på den grønne omstilling af transporten. Det er også hensigtsmæssigt at styrke governance-strukturen for hovednetkorridorerne. Desuden er det absolut nødvendigt, at TEN-T-infrastrukturen er fuldt ud tilpasset de bestemmelser, der er resultatet af de andre politiske initiativer inden for områderne alternative brændstoffer (AFIR), FuelEU Maritime og ReFuelEU Aviation.

Der bør imidlertid sikres en vis form for fleksibilitet, således at medlemsstaterne ikke tvinges til at gennemføre investeringer i energi- eller transportinfrastruktur, der risikerer at ende som ”stranded assets”, som ingen anvender. De begrænsede midler til infrastruktur bør anvendes dér, hvor de gør mest samfundsmæssig gavn – ikke blot fordi der skal opnås en bestemt målsætning, som foreskrevet af EU-reguleringen.

DI Transport finder, at det er væsentligt at fokusere på byer som start- og slutpunktet for transport af varer og mennesker og som stedet for mange intermodale forbindelser, såsom havne og lufthavne.

Desværre er antallet af såkaldte urban nodes, der i øjeblikket identificeres under TEN-T forslaget, stadig relativt lille. Dette ville implicit mindske ambitionsniveauet for forslaget fra EU-Kommissionen om alternativ brændstofinfrastruktur (AFIR), som identificerer byknudepunkter som nøglemål for denne type infrastruktur.

Selvom TEN-T-forslaget øger antallet af knudepunkter, er det langt fra tilstrækkeligt til at have en væsentlig indvirkning på den alternative brændstofinfrastruktur, der er nødvendig for køretøjer, der kører ind i eller krydser EU-byer.





Der kunne ønskes en mere ambitiøs tilgang, hvor antallet af urban nodes øges, og placeringen af infrastruktur, der betjener erhvervs-køretøjer, identificeres mere præcist med henvisning til modale og multimodale gods- og logistikterminaler, logistikknudepunkter, nærheden af større læsse- og aflæsningspunkter, busparkerings-områder og terminaler.

For så vidt angår forslagens dele vedrørende sikre rasteadsere finder DI Transport, at der bør efterspørges et højere ambitionsniveau. Implementeringstidspunktet i forslaget er 31. december 2050 og er utilstrækkeligt og vil næppe medføre øjeblikkelige forbedringer for chauffører i vejgodstransporterhvervet.

Der er i denne forbindelse også behov for tilpasning mellem AFIR og TEN-T forordningen for at sikre, at bindende mål er på plads for minimumsantallet af ladestationer ved hver sikker rasteadsere inden december 2030.

DI Transport mener desuden, at der er behov for et højt ambitionsniveau for så vidt angår godstransport på bane. Der er behov for en væsentlig kapacitetsforøgelse af jernbanegodsnettet samt større og hurtigere støtte til jernbaneelektrificering.

Endelig bør det overvejes, om forordningens ordlyd i forbindelse med revisionen bør adressere en mulig ulovliggørelse af eller på anden vis forhindring af at gennemføre bevidste, markante reduktioner af kapaciteten i TEN-T-infrastrukturen.

Revisionen af TEN-T-forordningen er dog alt i alt et velkomment skridt til at fortsætte etableringen af et pålideligt, gnidningsfrit og kvalitetsmæssigt set velfungerende transeuropæisk transportnet.

#### Danske Handicaporganisationer (DH)

DH har følgende bemærkninger:

TEN-T-forslaget giver et solidt grundlag for at forbedre lovgivningen om tilgængeligheden til transport for personer med handicap. Der bør dog tilføjes mere konkrete krav til udvikling og finansiering af TEN-T-projekter for, at TEN-T bliver effektiv og praktisk. Det er for eksempel ikke klart, hvad der menes med tilgængelighed af TEN-T-nettet, eller hvordan det vil blive målt, da der ikke er kvantitative eller kvalitative indikatorer, mål for forbedringer og ingen klare referencer til relevant EU-tilgængelighedslovgivning som f.eks. jernbanetilgængelighedsforordningen (TSI-PRM) eller tilgængelighedsdirektivet. Der er mangler også tidsfrister for forbedringer af tilgængeligheden frem mod 2050.



Vi har derfor flere anbefalinger til forbedringer af udkastet for at sikre, at TEN-T faktisk forbedrer tilgængeligheden af det transeuropæiske transportnet for mennesker med handicap. Vi ser en tilgang af ældre mennesker og mennesker med handicap både i EU og I Danmark, så tilgængelighed til transport er bare nødvendigt for mennesker med handicap, det er godt for alle.

### **Styrk og tydeliggør tilgængelighed**

- Først og fremmest bør kravet om, at "design og konstruktion af transportinfrastruktur skal være i overensstemmelse med de relevante krav fastsat i EU-lovgivningen" genindføres i artikel 49. Denne henvisning var til stede i den oprindelige TEN-T-forordning<sup>1</sup>, men er blevet fjernet i udkastet.
- Ifølge TEN-T bør foranstaltninger til forbedring af tilgængeligheden for alle brugere være en af de generelle prioriteter for udvikling af nettet (art. 12). Det præciseres derimod ikke, hvad der betragtes som passende foranstaltninger til dette formål. Dette bør præciseres i den endelige tekst til det reviderede TEN-T.

Dette kan gøres ved at indføre et nyt bilag, der beskriver tilgængelighedskrav for elementer af TEN-T-infrastruktur ved at henviser til relevante EU-tilgængelighedslove og -standarder, såsom Tilgængelighedsdirektivet<sup>2</sup>, EU Rail Accessibility Regulation (TSI-PRM)<sup>3</sup>, EU-standarderne om tilgængelighed til og anvendelighed af det byggede miljø (EN17210)<sup>4</sup> og tilgængelighedskrav ved offentlige udbud og indkøb af IKT-produkter og -tjenester i Europa (EN301549)<sup>5</sup>. Der er allerede lignende eksempler, som et sådant bilag i TEN-T kan bygge på, f.eks. tilgængelighedskravene til det byggede miljø (bilag III) i tilgængelighedsdirektivet, bilaget til jernbanetilgængelighedsforordningen

---

<sup>1</sup> Article 37 of Regulation (EU) No 1315/2013

<sup>2</sup> [Directive \(EU\) 2019/882 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019 on the accessibility requirements for products and services](#)

<sup>3</sup> [Commission Regulation \(EU\) No 1300/2014 of 18 November 2014 on the technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility](#)

<sup>4</sup> See [European Standard on accessibility and usability of the built environment \(EN17210\)](#);

<sup>5</sup> See [European Standard on Accessibility requirements for ICT products and services \(EN301549\)](#)



(TSI-RPM) og væsentlige krav (bilag III) til EU-direktivet om interoperabilitet af jernbanesystemet inden for EU.

### **Mainstream tilgængelighed i hele TEN-T**

Selvom forslaget gør et godt stykke arbejde med at integrere tilgængelighed yderligere i TEN-T, kan dette udvikles mere:

- For eksempel er et af målene for TEN-T at sikre en effektiv og hurtig indsættelse af nød- og redningstjenester, herunder for personer med handicap eller nedsat mobilitet (art. 4.d.iv). Tilgængelighed er også vigtig her, da personer med handicap skal kunne udøve en grad af uafhængighed i nødsituationer: for eksempel være i stand til at forlade en transporttjeneste med alle andre passagerer gennem tilgængelige flugtveje i stedet for at skulle vente på redningstjenesterne for blive evakueret.
- Mens der er nogle tilgængelighedskrav i de yderligere prioriteter for jernbane (art. 19.f) og vejtransport (art. 31.a og d), er der ingen sammenlignelige krav, når der fastsættes yderligere prioriteter for indre vandveje (art. 23), søtransport (art. 27), lufttransport (art. 34), multimodal transport (art. 38) eller for byknudepunkter (art. 41). I betragtning af manglen på tilgængelighedslovgivning, når det kommer til vand-, luft- og bytransporttjenester, bør TEN-T i det mindste fastsætte minimumsprioriteter for disse transportformer.
- Forbedring af tilgængeligheden for alle brugere bør være et af fokusområderne i de europæiske transportkorridorer (art. 50).
- Arbejdsplaner udviklet af de europæiske koordinatore, der beskriver korridorernes overensstemmelse med TEN-T (art. 53, stk. 3), bør også omfatte tilgængelighedsmål med minimumsindikatorer og tidsplaner, herunder relateret til tilgængelighedsfinansiering.
- Tilgængelighed bør også indarbejdes i de europæiske koordinators foranstaltninger til at støtte medlemsstaterne i at opstille prioriteter, projekt- og investeringsplanlægning, tidsplaner og oprettelse af en enkelt enhed til konstruktion og forvaltning af grænseoverskridende infrastruktur (art. 53.4).
- Hvis der etableres en enkelt enhed for konstruktion og forvaltning af grænseoverskridende infrastruktur, bør de have



mandat til at fremme og overvåge tilgængelighed gennem TEN-T-projekter (art. 8.5)

- Endelig bør tilgængelighed integreres i bilag V til TEN-T-forslaget, som opstiller kravene til byknudepunkter for udvikling af planer for bæredygtig bymobilitet (SUMP'er).

### **Sæt mål og tidsfrister**

- Baseret på de kort-, mellem- og langsigtede udviklingsmål for TEN-T (2030, 2040 og 2050) bør TEN-T fastsætte mål og tidsfrister for forbedring af nettets tilgængelighed.
- De fastsatte mål og deadlines kan understøttes ved at inkludere tilgængelighedsindikatorer og -mål i de arbejdsplaner, der er udviklet for de europæiske transportkorridorer.

### **Udvid anvendelsesområdet i forhold til tilgængelighed**

- Den reviderede TEN-T-forordning bør kræve, at køretøjer, fartøjer og rullende materiel, der bruger TEN-T-infrastruktur, er interoperable med den og tilgængelige for personer med handicap. Ellers vil et TEN-T-projekt, der sigter mod at forbedre tilgængeligheden af en togstation, stadig være utilgængeligt for passagerer med handicap, hvis togene, der passerer gennem denne station, er utilgængelige og uforenelige med togstationen.

### **Etabler regler for finansiering af tilgængelighed**

Som nævnt vil TEN-T i høj grad blive finansieret af offentlige midler, herunder EU-midler såsom Connecting Europe Facility (CEF), de europæiske struktur- og investeringsfonde (ESIF) og Recovery and Resilience Fund (RRF).

Forslaget om et projekt til forbedring af tilgængeligheden skal dog komme fra de nationale myndigheder. Så landets regeringer har frihed til at bestemme, hvilke typer projekter de ønsker at prioritere og anmode om midler til. Det betyder, at mens der vil være omkring 244,2 milliarder euro til at udvikle TEN-T-infrastruktur, kan medlemsstaterne bruge dem til andre prioriteter end at fremme tilgængeligheden for personer med handicap. Derfor bør TEN-T ud over specifikke krav beskrevet i de ovennævnte fonde fastsætte minimumsregler og:

- Øremærke midler, som kun projekter, der har til hensigt at fremme tilgængeligheden af nettet, kan søge.



- Sikre, at intet projekt finansieret under TEN-T bruges til at udvikle nettet på en måde, der skaber tilgængelighedsbarrierer for personer med handicap.
- Øge finansieringens gennemsigtighed og ansvarlighed ved at give offentligt tilgængelig, let at finde, let at forstå og tilgængelig information om tildelingskriterier, tildelte projekter samt implementering og resultater af projekter med henblik på at forbedre tilgængeligheden for personer med handicap.

### **Styrke overvågning og rapportering**

Når det kommer til rapportering om TEN-T-fremskridt, er det ikke klart, hvordan der bliver afrapporteret på forbedringer i tilgængelighed og opståede problemer. Der er ingen omtale af indikatorer eller metoder til overvågning af fremskridt i forhold til tilgængelighed af hele nettet, bortset fra en plan for Europa-Kommissionen om at udvikle en metodologi for dataindsamling af bymobilitet, som også omhandlede adgang til transporttjenester.

- TEN-T bør først og fremmest stille et klart krav om at rapportere data om tilgængelighed, herunder om eksisterende barrierer, fremskridt med at fremme tilgængeligheden af nettet og finansiering til dette formål.
- På baggrund af dette krav kunne Europa-Kommissionen udvikle en metode til at overvåge fremskridt i tilgængeligheden af alle TEN-T-projekter
- For at understøtte dataindsamling om tilgængelighed bør TEN-T også sikre enkle, lette at finde og tilgængelige midler til feedbackmekanismer for passagerer, når de støder på tilgængelighedsbarrierer under intermodale rejser.
- Tilgængelighedsdata bør være tilgængelige gennem det interaktive geografiske og tekniske informationssystem for TEN-T (TENtec). Denne database bør være tilgængelig for personer med handicap ved at opfylde eksisterende harmoniserede tilgængelighedsstandarder.<sup>6</sup>

### **Sikre inddragelse af personer med handicap i implementeringen af TEN-T.**

---

<sup>6</sup> See [European Standard on Accessibility requirements for ICT products and services \(EN301 549\)](#)



Forslaget garanterer ikke inddragelse af interessenter såsom organisationer af personer med handicap og tilgængelighedseksperter i udviklingen og gennemførelsen af TEN-T-projekter. Det overlader snarere dette til nationale regler, mens Europa-Kommissionen vil fremme god praksis for høring af interessenter såsom "mennesker i sårbare situationer" (art. 57).

Tilsvarende er koordinatørerne for de europæiske transportkorridorer ikke forpligtet til at høre civilsamfundsaktører for at udvikle og gennemføre TEN-T-arbejdsplaner (art. 52.6).

- TEN-T bør etablere en struktureret dialog med repræsentanter for passagerer, herunder handicaporganisationer og tilgængelighedseksperter. Denne forpligtelse bør påhvile europæiske og nationale offentlige myndigheder med mandat til at koordinere TEN-T som krævet i henhold til artikel 4.3 i Handicapkonventionen.
- Alle procedurer, møder, dokumenter og høringsforanstaltninger skal være tilgængelige for personer med handicap.

### **Sikre overensstemmelse med Handicapkonventionen og EU's handicapstrategi.**

Forbedring af tilgængeligheden gennem TEN-T udspringer af EU's forpligtelser over for FN's konvention om rettigheder for personer med handicap og prioriteter i strategien for rettigheder for personer med handicap 2021-2030. Den reviderede TEN-T-forordning bør derfor indeholde en klar henvisning til dem.

### **Forbedre formuleringen**

Når der henvises til personer med handicap, nedsat mobilitet, personer, der bor i regioner i den yderste periferi og andre fjerntliggende, landlige, ø-, perifere og bjergrige områder samt tyndtbefolkede områder, bruger TEN-T-forslaget udtrykket "mennesker i sårbare situationer". Denne formulering afspejler ikke i tilstrækkelig grad spørgsmålet om forbindelse, tilgængelighed og overkommelige transportmuligheder for alle i EU, uanset deres tilgængelige behov, socioøkonomiske status eller bopæl. Manglende valg af tilgængelige og overkommelige transporttjenester er det, der skaber denne "sårbarhed".

- Derfor er det bedre at bruge for eksempel "personer, der oplever tilgængelighed, forbindelse, økonomiske eller andre barrierer for transport" eller "mennesker uden lige adgang til transport".



## Danske Havne

Danske Havne tager positivt imod EU-Kommissionens forslag til revision af TEN-T forordningen, der indeholder flere markante forbedringer og opdateringer.

Det er glædeligt, at forslaget anerkender erhvervshavnenes betydning, dels som kritisk infrastruktur med en helt central funktion i at sikre stabile forsyningskæder, dels som knudepunkt i den bæredygtige omstilling af søtransporten.

Danske Havne ønsker at bidrage til de ambitioner og har i tilknytning hertil identificeret følgende primære interesser:

- 1) Det er afgørende at kriterierne for tilknytning til TEN-T netværket er forudsigelige og, at havnene – uden risiko for at blive ekskluderet – kan investere langsigtet og foretage strategiske, organisatoriske tilpasninger mhp. at imødekomme forordningens formål om at udvikle et effektivt og bæredygtigt europæisk transportnetværk. I den forbindelse foreslår vi en bred anvendelse af muligheden for at definere havne som infrastrukturklynger (*port clusters*), der hver især kan bestå af flere enheder,
- 2) Fastholdelse af fuldstændig afstemning i infrastrukturkravene til comprehensive network og core network med retsakterne i Fit for 55-pakken således, at der for havnene i TEN-T netværket er entydig klarhed om deres rolle og minimumskravene for deres bidrag til den bæredygtige omstilling af søtransporten.

Ad 1) Det er centralt, at ændringerne i TEN-T forordningen fremadrettet skaber et stabilt og forudsigeligt grundlag for de havne, som er del af TEN-T netværket. Det har stor betydning for deres langsigtede investeringer i udviklingen af infrastruktur, og bæredygtighed mv.

Endvidere er det afgørende at definitionen af *multimodal freight terminals* udvikles med tilstrækkelig fleksibilitet til, at eksisterende havne tilknyttet TEN-T netværket ikke vil opleve unødige vanskeligheder med at kunne opfylde samtlige krav. En sådan tilgang forekommer allerede at være tilsigtet i den analyse medlemslandene skal udarbejde to år efter forordningens ikrafttræden (Art 35).

Vi bemærker endvidere i denne sammenhæng, at Aabenraa Havn umiddelbart ikke er inkluderet som en del af TEN-T netværket i



forslaget. Det undrer os, eftersom Aabenraa Havns opkøb af Ensted Havn medfører, at det samlede godstal for de to havne i perioden 2017-2019 i rigeligt omfang lever op til de objektive kriterier for at fastholde Ensted Havn (nu som del af Aabenraa Havn) i TEN-T netværket. Dertil kommer en række yderligere forhold i Aabenraa Havn, der understøtter TEN-T forslagets formål:

- Som eneste erhvervshavn med beliggenhed i Sønderjylland, med et samlet havneareal på 750.000 m<sup>2</sup> og med en havnedybde på 18 meter, er havnen omdrejningspunkt for søtransport af gods til og fra hele det sydjyske bagland og Nordtyskland.
- Med konsolideringen igangsætter Aabenraa Havn aktiviteter, der skal bidrage til den bæredygtige omstilling, bl.a. ved opførelsen af produktionsanlæg til PtX på havnearealet og udvikling af nødvendig knowhow om grøn energi og omstilling.
- Godsmængden i Aabenraa Havn er øget yderligere i både 2020 og 2021.

Hvis Aabenraa Havn på baggrund af ovenstående ikke opfylder kriterierne for at være tilknyttet TEN-T netværket betyder det konkret at havnen er afskåret fra at kunne søge CEF-midler til sine planlagte investeringer.

Samtidig skaber det generelt usikkerhed om hvor vidt en opfyldelse af de objektive kriterier reelt også indebærer en berettiget forventning om optagelse i TEN-T netværket, ligesom det sender det et generelt meget uheldigt signal til andre havne, der overvejer investeringer og konsolideringer.

En umiddelbar løsning, der bør gælde for både comprehensive og core, vil være at anvende betegnelsen port clusters og bruge kriterierne i SWD(2021)471 side 5 som grundlag for en definition. Det vil skabe juridisk sikkerhed om at havne bestående af flere enheder, der samlet set opfylder kravene, er en del af netværket.

Ad 2: Havnene står foran en række store og langsigtede investeringer i infrastruktur til bl.a. landstrøm, PtX-anlæg mv. og følger tæt udviklingen i forhandlingerne om retsakterne i Fit for 55-pakken. Vi ønsker derfor en fastholdelse af, at forhandlingerne om rammer, krav og muligheder for havnene i den bæredygtige omstilling forhandles i de konkrete retsakter.

Afslutningsvist bemærker vi, at Kommissionens factsheet vedr. ændringer i havne, der tilknyttes hhv. fjernes TEN-T netværket ikke er korrekt for Danmarks vedkommende. Det ser umiddelbart ud til, at





opdateringen ikke tager alle justeringerne vedtaget i 2016 med i betragtning.

Danske Havne står naturligvis til rådighed for uddybning af ovenstående ligesom vi gerne indgår i konkret dialog om udfordringer og løsningsmuligheder.

#### DSB:

Transportministeriet har i en mail af 15. december 2021 anmodet om bemærkninger til Europa-Kommissionens forslag til revision af forordningen om retningslinjer for udviklingen af det transeuropæiske transportnet. DSB har følgende bemærkninger.

DSB byder velkommen, at Kommissionen ønsker at styrke det transeuropæiske transportnet. Forslaget vil bidrage til, at der vil ske en transition til mere bæredygtige transportformer som f.eks. jernbanen. Endvidere vil forslaget bidrage til, at målsætningerne i EU-Kommissionens "Smart and Sustainable Mobility Strategy" vil blive indfriet ved at transporten bliver mere bæredygtig.

Det er positivt, at der i forslaget fastsættes en ny mellemliggende 2040-deadline for færdiggørelse af det udvidede kernenet. Den nye deadline understøtter, at der kan ske en gradvise udvikling af det europæiske transportnet. Det skal bemærkes, at færdiggørelsen af TEN-T-nettet inden de fastsatte deadlines forudsætter, at infrastrukturprojekterne bliver tilstrækkelig finansieret.

DSB støtter, at Kommissionen har fastsat en ny 2030-deadline for udrulning af ERTMS på kernenettet. Det er en afgørende forudsætning, at de togsæt og lokomotiver som kører på infrastrukturen, er udstyret med ERTMS. Både udrulning af ERTMS på jernbanenettet og i togmateriellet forudsætter, at der er gode finansieringsinstrumenter til rådighed for medlemslandene og operatørerne. En tilstrækkelig EU-finansiering f.eks. via CEF-midler vil kunne bidrage til, at den nye 2030-deadline bliver indfriet.

#### Forbrugerrådet Tænk

Forbrugerrådet Tænk velkommer EU-kommissionens revision af forordningen om retningslinjer for udviklingen af det trans-europæiske netværk (TEN-T).

Vi er glade for ønsket om at gøre langdistance rejser og grænseoverskridende passagertransport med tog mere attraktivt for passagererne som et led i den grønne omstilling. Vi forholder os posi-



tivt overfor de øgede EU investeringer på området, elektrificeringen af jernbanenettet og ønsket om at øge antallet af højhastigheds dag- og nattoget over de europæiske grænser.

Vi vil samtidig gerne understrege behovet for, at udbygningen af evt. jernbanestrækninger tilrettelægges så passagererne berøres mindst muligt i udbygning- og anlægningsfaserne, ligesom vi imødeser, at udbygningerne sker således, at man så vidt muligt forsøger at minimere systemernes indbyrdes afhængighed således, at der ikke opstår nye flaskehalse.

Forbrugerrådet TÆNK har ikke den fornødne ekspertise til at forholde sig til alle de tekniske detaljer i forslaget, men vi bemærker, at det ikke fremgår af de landespecifikke kort i annekset II, at der kun er en enkeltsporet strækning mellem Padborg og Tinglev, som efter vores vurdering netop vil være en af de flaskehalse, som forslaget forsøger at adressere.

#### ITD

ITD kvitterer for fremsendt udkast, hvortil vi har nedenstående bemærkninger.

Der er i det følgende taget udgangspunkt i den engelske sprogversion, benævnt:

*“Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153, Regulation (EU) No 913/2010 and Directive 2004/54/EC and repealing Regulation (EU) 1315/2013.”*

#### **Baggrund**

Kommissionen har fremlagt ovennævnte forslag til revideret forordning, hvis formål er at justere gældende TEN-T-forordning, så den passer med de kommende års behov.

TEN-T står for ”Det Trans-Europæiske transportnet”, og definerer den vigtigste europæiske infrastruktur.

Udviklingen af et velfungerende grænseoverskridende transportnet har siden etableringen af det indre marked i starten af 1990'erne udgjort en vigtig del af EU-politikken. Via fælles europæiske krav og standarder til for eksempel bane- og vejinfrastrukturen har EU's TEN-T-program fremmet den grænseoverskridende mobilitet i EU. De enkelte projekter har styrket den fri bevægelighed for varer og arbejdskraft på tværs af medlemsstaterne.

EU fremmer konkret udbygningen af den grænseoverskridende transportinfrastruktur på TEN-T-nettet via økonomisk støtte til



større projekter. Det sker via infrastrukturfonden "Connecting Europe Facility" (CEF), der råder over et større budget til transportinfrastruktur.

Når Kommissionen nu fremlægger et revideret udkast til forordning skyldes det flere faktorer.

Dels konstaterer Kommissionen, at de nuværende regler ikke på alle områder fungerer tilfredsstillende, og dels er der siden seneste revision tilføjet nye politiske mål i EU. Kommissionen mener derfor, at forordningen bør justeres, så den kommer i overensstemmelse med aktuelle og kommende års behov.

Den primære årsag til forslaget er ønsket om at styrke TEN-T-netværket, så det medvirker til at fremme den grønne dagsorden, dvs. fremme af bæredygtige og grønne transportløsninger, ikke mindst set i lyset af "The Green Deal" og "Fit for 55".

Kommissionen påpeger især, at der i dag mangler tilstrækkelig tankningsinfrastruktur i forhold til anvendelse af alternative og klimavenlige brændstoffer. Kommissionen foreslår bl.a., at direktivet om AFIR (om alternative drivmidler) fremover bør ses i lyset af TEN-T-forordningen.

TEN-T netværket bør efter Kommissionens mening i sig selv forbedres til at modstå effekterne af den globale opvarmning. I fornødent omfang skal der derfor foretages nødvendige klimasikringer på TEN-T netværket.

Udover den grønne dagsorden nævner Kommissionen, at TEN-T-netværket bør opdateres i lyset af den digitale og teknologiske udvikling. TEN-T-netværket skal fx være forberedt til 5G-netværket, og i den forbindelse skal forslaget ses i sammenhæng med fx ITS-direktivet.

Kommissionen peger endvidere på, at TEN-T-netværket i dag ikke i tilstrækkelig grad sikrer en reel integration af EU's yderområder med resten af EU, ligesom der stadig mangler fælles standarder til opnåelse af det overordnede mål med TEN-T.

Der peges endelig på, at der på TEN-T-netværket fortsat eksisterer flaskehalse pga. begrænset infrastrukturkapacitet, og at det for ofte er besværligt at anvende multi- og intermodale transportløsninger på tværs af transportformerne.

Forordningsudkastet lægger op til, at de nævnte udfordringer skal være løst i 2050. For at sikre fremdrift foreslås der midtvejsrapporter med status på forordningens effekt i 2040. Der er fortsat planlagt en statusrapport i 2030.

### **ITD's holdning**

ITD er positivt indstillet over for de fleste forslag, som Kommissionen er kommet med, og foreningen kan derfor som udgangspunkt støtte det.



Vi har dog enkelte bemærkninger, der bedes medtaget i den videre forhandlingsproces fra dansk side.

1. For ITD er det vigtigt, at det samlede TEN-T-netværk virkeliggøres så hurtigt som muligt – senest i 2050. Foreningen tilslutter sig den foreslåede trinvise indførelse med deadlines i 2030, 2040 og 2050.
2. ITD foreslår, at behovet for at forenkle og strømline de nuværende administrative og bureaukratiske byrder understreges langt mere end i foreliggende udkast. Opnåelse af finansiering via CEF-midlerne fx bør være langt mere ubureaukratisk end tilfældet er i dag, da der findes talrige eksempler på, at virksomheder ikke får søgt midler herfra, alene pga. det omfattende bureaukrati i forbindelse med ansøgningsprocessen. Målet må alt andet lige være, at TEN-T-projekter kan gennemføres hurtigere og mere smidigt end hidtil.
3. Ved grænseoverskridende vej- og baneprojekter har der ofte været vanskeligheder med koordineringen af projekterne mellem medlemsstaterne. Nogle projekter kan være hurtigt behandlet i den ene medlemsstat, mens den nødvendige godkendelse af en given infrastruktur i nabostaten på samme tid kan trække i langdrag. Det synes at udgøre et problem, at der i nogle medlemsstater er mange lokale, regionale og statslige interesser inde over projekterne. De nævnte forhold indebærer forsinkelser, fordyrelser og ikke mindst stor investeringsusikkerhed. Dette bør der så vidt muligt gøres op med.
4. TEN-T-vejnettet bør gøres tilstrækkelig gearet til at sikre fri kørsel for længere og tungere lastbiler og vogntog. Transportbranchen oplever netop i disse år en udvikling hen imod øget anvendelse af fx modulvogntog og dobbelt-trailer-systemer, ligesom flere lande har øget den tilladte totalvægt for lastbiler ved nationale transportere. Alt andet lige bør TEN-T netværket fremover være bedre rustet til at klare en sådan udvikling, også for så vidt angår den grænseoverskridende transport.
5. En tilstrækkelig infrastruktur er grundlæggende for den grønne omstilling, så det er positivt, at Kommissionen nu lægger op til større krav til medlemslandene. Problemet er, at forslaget ikke er ambitiøst nok for anlæg vedr. tankningsinfrastruktur for den tunge transport. Det gælder både selve antallet af tank- og ladningsfaciliteter og de tekniske krav til eksempelvis ladestanderne.

ITD er enig i behovet for, at der langs med TEN-T i de kommende år opbygges et omfattende og detaljeret netværk af el-ladestanderne. Men i den forbindelse er det vigtigt, at der etableres et tætmasket net af tankstationer, hvor der er mulighed for at tanke andre



grønne drivmidler end el. Det kan for den tunge transport fx være brint, LNG/CNG, biogas eller andre grønne drivmidler, målrettet den tunge transport.

I præambelens punkt 59 synes der fx lige nu alene at være en henvisning til behovet for opladning af el –drevne personbiler.

6. Kommissionen henviser flere steder i forslaget til, at det for at opnå den grønne omstilling er ønsket at fremme anvendelse af andre transportformer, men ikke vejtransport. Se fx udkastetsartikel 4 (side 33), hvor der bl.a. står:

*“The trans-European transport network shall ....demonstrate European added value by contributing to the objectives laid down in the following ...categories:*

*(a) sustainability through:*

*(i) promotion of zero-emission mobility in line with the relevant Union CO<sub>2</sub> reduction targets;*

***(ii) enabling greater use of more sustainable modes of transport, including by further developing a long-distance rail passenger network at high speed and a fully interoperable rail freight network, a reliable inland waterway and short-sea shipping network across the Union;”***

ITD mener, at der (i det fremhævede afsnit) mangler henvisning til vejgodstransporten. Allerede i dag udvikler sektoren sig til at blive en stedse mere grøn transportform, og det giver derfor ikke mening alene at fremme de andre transportformer på bekostning af vejtransporten.

Tilsvarende synes forslagets artikel 13 at indikere, at vejtransport ikke reelt anses for at være en grøn transportform, hvorfor der i artiklen alene er en henvisning til behovet for høj trafikssikkerhed på vejene.

Kommissionen lægger således op til, at de øvrige transportformer (bortset fra vejtransport) skal fremmes mest muligt. Da vejtransport inden for en overskuelig fremtid må anses for at være en lige så grøn transportform som de øvrige, bør dette præciseres i teksterne i forordningsudkastet.

7. I lyset af erfaringerne fra Covid-19-pandemien bør det i den reviderede forordning nævnes, at der på TEN-T-netværkets vigtigste grænseovergange skal forefindes en tilstrækkelig fysisk infrastruktur, som er dedikeret alene til lastbiler. For at sikre varernes frie bevægelighed bør der således eksistere ”green lanes”, der er reserveret alene til lastbilers kørsel mellem EU-landene.



ITD står gerne til disposition ved ønske om dialog om ovennævnte.

## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

I de indledende forhandlinger har medlemsstaterne overordnet set udtrykt, at man er positiv over forslaget, herunder forslagets øgede ambitionsniveau på klimaområdet.

Flere medlemsstater har dog i større eller mindre grad udtrykt bekymring over for de øgede krav, som medlemsstaterne med forslaget vil blive pålagt inden for de enkelte transportområder.

Samtidig har flere medlemsstater noteret sig, at Kommissionen med forslaget tildes en række yderligere beføjelser, hvilket flere medlemsstater er skeptiske overfor.

## **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen hilser Kommissionens forslag velkomment og finder det fornuftigt, at Kommissionen har valgt at foretage en evaluering og revision af den nuværende TEN-T forordning med henblik på at sikre, at TEN-T forordningens krav og målsætninger er tidssvarende i forhold til de udfordringer, som det europæiske transportområde står overfor i dag.

Regeringen støtter Kommissionens overordnede målsætning om udbygningen af et fælles europæisk grænseoverskridende transportsystem, der har til formål at effektivisere og øge mobiliteten for passager- og godstransporten ved at udbygge grænseoverskridende strækninger, bekæmpe flaskehalse, skabe bedre mulighed for multimodal transport samt udbrede interoperabiliteten.

Regeringen finder det endvidere vigtigt, at TEN-T forordningen understøtter den grønne omstilling af transportsektoren. Regeringen er derfor positiv overfor, at Kommissionen med forslaget fastsætter ambitiøse målsætninger for, hvordan TEN-T forordningen skal bidrage til og understøtte klimamålsætningerne som fastsat i Den europæiske grønne pagt. Regeringen finder det samtidig vigtigt, at man inden for alle transportformer overvejer, hvordan TEN-T forordningen kan bidrage til at sikre den grønne omstilling, eksempelvis i forhold til brugen af modulvogntog på vejtransportområdet og brugen af syntetiske brændstoffer inklusiv tilhørende infrastruktur og elektrisk kapacitet til skibsfarten.



Regeringen er positiv overfor, at Kommissionen med forslaget overordnet set har valgt at fastholde det eksisterende geografiske TEN-T hovednet, idet dette er centralt for at sikre, at de strategisk vigtigste europæiske transportstrækninger er færdigudbygget og implementeret med udgangen af 2030.

Regeringen er endvidere positiv over for, at der indgår en vis fleksibilitet i forhold til opfyldelsen af forordningens krav. Grundet samfundsøkonomiske hensyn eller fysiske begrænsninger kan der opstå situationer, hvor en udbygning af den danske infrastruktur i overensstemmelse med kravene i TEN-T forordningen ikke vil være mulig. Derfor er man fra regeringens side tilfreds med, at der i forslaget indgår en række undtagelsesbestemmelser, som skønnes at give den nødvendige fleksibilitet i udbygningen af TEN-T nettet.

I fastlæggelsen af TEN-T kravene finder regeringen det dog vigtigt, at kravene til infrastrukturen kun fastsættes såfremt, at de tilfører grænseoverskridende EU-merværdi. Regeringen finder det essentielt, at lokale udfordringer med lille grænseoverskridende EU-merværdi håndteres på nationalt, regionalt og lokalt niveau. Dette gælder blandt andet i forhold til TEN-T forordningens krav til byknudepunkter, hvor byknudepunkterne bør kunne undtages fra at indgå på TEN-T nettet og opfylde kravene i forordningen, såfremt det vurderes, at byerne kun i mindre grad bidrager til at sikre en grænseoverskridende EU-merværdi.

For så vidt angår kravene til byknudepunkterne, er regeringen kritisk over for Kommissionens forslag om, at det med forslaget følger, at der i 2030 skal være krav om, at passagerer skal have adgang til multimodale digitale mobilitetsservices. Dette bør bero på nationale beslutninger.

Regeringen noterer sig, at Kommissionen med forslaget øger ambitionsniveauet for den europæiske jernbaneinfrastruktur. Regeringen bemærker, at man fra dansk side allerede i dag lever op til en stor del af kravene på jernbaneområdet, herunder kravet om elektrificering og udrulning af ERTMS på TEN-T hovednettet inden udgangen af 2030.

Regeringen støtter forslagets vision om etableringen af rastepladser og sikre rastepladser langs TEN-T vejnettet, idet det forventes, at kravet vil medvirke til at forbedre sikkerhedsforholdene for chaufførhvervet. Regeringen bemærker dog, at tilvejebringelsen af øget kapacitet, eksempelvis i form af flere sikre rastepladser på det danske TEN-T vejnet, er en opgave for markedet og branchen



selv. Hertil er en nærmere afklaring af de økonomiske konsekvenser nødvendig.

Regeringen finder det samtidig vigtigt, at de administrative omkostninger for medlemsstaten reduceres mest muligt, og at det fortsat vil være muligt at søge om EU-støtte til at dække de administrative omkostninger forbundet med medlemsstaternes datarapporteringsforpligtigelser.

Regeringen forholder sig hertil kritisk over for de øgede beføjelser, som Kommissionen tildeles med forordningsforslaget, herunder at medlemsstaterne senest 12 måneder før vedtagelsen af en national infrastrukturplan skal fremsende et udkast til Kommissionen, som Kommissionen efterfølgende vil have mulighed for at komme med bemærkninger til.

Regeringen ser frem til at analysere forslaget nærmere, herunder de samfundsøkonomiske og statsfinansielle konsekvenser.

## **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.