



SAMLENOTAT

5. maj 2022
2022 – 2044

Indhold

Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (revision af TEN-T-forordningen)..	2
Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer (Revision af ITS-direktivet).....	35
Europa-Kommissionens henstilling med henblik på Rådets afgørelse om indledning af forhandlinger om en aftale om vejgodstransport mellem Den Europæiske Union og Ukraine.....	48
Europa-Kommissionens henstilling med henblik på Rådets afgørelse om indledning af forhandlinger om en aftale om vejgodstransport mellem Den Europæiske Union og Republikken Moldova.....	58



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

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 Europa-Kommissionens målsætning om etableringen af et 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 TEN-T, som understøtter multimodalitet og interoperabilitet. Hertil har revisionen til formål at øge TEN-T-nettets modstandsdygtighed over for klimaforandringer samt forbedre værktøjerne til brug for implementeringen af TEN-T-nettet.

Det forventes, at forordningsforslaget vil medføre betydelige statsfinansielle konsekvenser. Hertil kan forslaget have lovgivningsmæssige konsekvenser og erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Regeringen hilser Europa-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 bidrage til 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 ikke eller kun i mindre grad skaber EU-merværdi for TEN-T-nettet bør fortsat være et nationalt anliggende for medlemsstaterne.

Regeringen finder det desuden vigtigt, at der er en vis fleksibilitet i opfyldelse af kravene, hvor medlemsstaterne fortsat skal have mulighed for at søge om undtagelse fra opfyldelse af visse krav, såfremt kravene ikke bidrager til opfyldelse af politiske målsætninger og ikke kan betale sig ud fra samfundsøkonomiske hensyn.

Samtidig finder regeringen, at kravet om etablering af sikre parkeringsområder med en maksimal distance på 100 km på TEN-T-vejnettet bør udgå fra forslaget.

Endeligt finder regeringen det vigtigt, at de administrative byrder reduceres mest muligt. Ligeledes finder regeringen det vigtigt, at Europa-Kommissionen med forslaget ikke tildes for vidtrækkende beføjelser i implementeringen af TEN-T-nettet, idet prioriteringen og udviklingen af infrastrukturen bør være en opgave, der først og fremmest tilfalder 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. Forslaget blev modtaget i dansk sprogversion den 2. februar 2022.

Forslaget er en revision af den eksisterende forordning (EU) 1315/2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T-forordningen). 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).

Europa-Kommissionens baggrund for forslaget er for det første, at de nuværende TEN-T-infrastrukturstandarder er utilstrækkelige og/eller ufuldstændige. Hertil mangler der 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 EU. Herved skabes en europæisk transportinfrastruktur, der bidrager til opbygningen af det indre marked. Revision af TEN-T-forordningen skal desuden fremtidssikre TEN-T-nettet og bistå EU med at nå de europæiske klimamålsætninger.

Europa-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'. De i forvejen eksisterende lag i TEN-T-forordningen er henholdsvis TEN-T-hovednettet og det samlede 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 der stilles en række øgede krav i form af hastighedskrav og tekniske krav, der skal muliggøre øget transport af passagerer gods via bane. Samtidig fremrykkes fristen for udrulning af signalprogrammet, ERTMS, på det samlede TEN-T-net 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 Europa-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 landbaserede TEN-T-net med TEN-T-havnene gennem nærskibsruiter. Hertil foreslås det, at alle TEN-T-havne skal være forbundet med jernbane- og vejinfrastrukturen. Såfremt der er geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger herved kan den pågældende



havn dog undtages. Endeligt stilles der krav til indretning af havnefaciliteterne i forhold til etablering af en alternativ brændstofinfrastruktur i havnene samt udstyr til at forbedre skibes miljømæssige påvirkning.

For så vidt angår vejinfrastrukturen er de væsentligste ændringer følgende. For det første udvides det samlede danske TEN-T-vejnet, således at strækningen Kalundborg-Slagelse indgår. Hertil fastsættes forordningen afstandskrav for rastepladser og sikre parkeringsområder. For rastepladser må der maksimalt være en afstand på 60 km langs TEN-T-vejnettet, mens afstandskravet for de sikre parkeringsområder maksimalt må være 100 km. Endeligt fastsættes der med forordningen krav om, at der i medlemsstaterne skal installeres systemer til vejning under kørsel 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 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. Hertil stilles der krav om etablering af el-ladestander til tunge køretøjer, samt krav om at multimodale godsterminaler skal kunne håndtere tog med en længde på minimum 740 m.

For så vidt angår byknudepunkter indføres der 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, hvor Esbjerg, Odense, Vejle og Aalborg tilføjes. København og Aarhus indgår allerede i dag på TEN-T-nettet.



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 projektcykluser 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 implementeringsværktøjer, såsom arbejdsplaner og gennemførelsesretsakter.

Kapitlets bestemmelser tildeler ligeledes Europa-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, Europa-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 Europa-Kommissionen, at nationale transport- og investeringsplaner og programmer skal indsendes til Europa-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. Europa-Kommissionen har herefter lejlighed til at komme med bemærkninger til planen. Medlemsstaten skal inden for en fastsat frist give en tilbagemelding på, hvordan Europa-Kommissionens anbefalinger adresseres.



Kapitlet indeholder desuden bestemmelser om de beføjelser Europa-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 Europa-Kommissionens forslag til revision af TEN-T-forordning.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Foreligger ikke.

5. Nærhedsprincippet

Europa-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 naturligtvis ikke etableres af en enkelt medlemsstat alene.”

For så vidt angår byknudepunkterne fremhæver Europa-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...”

Europa-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 TEN-T. Regeringen finder, at formålet med TEN-T 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 Europa-Kommissionen.

6. Gældende dansk ret

Den nuværende TEN-T-forordning og forslag 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 godstransport 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.
- Vejledning 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

Forslaget forventes at medføre statsfinansielle konsekvenser, henset de øgede krav som medlemsstaterne pålægges med forordningsforslaget. Det bemærkes, at Danmark allerede i dag opfylder eller kommer til at opfylde med allerede aftalte tiltag en stor del af de krav, der følger af forordningsforslaget. For så vidt angår de krav, som Danmark ikke opfylder, kan disse opdeles i to grupper:

1. Krav der *ikke* kan undtages
2. Krav der vurderes at kunne undtages med reference til samfundsøkonomiske hensyn

Visse krav, særligt kravene for byknudepunkterne og havnene forventes, at skulle håndteres på lokalt niveau, hvorfor der kan rejses DUT-krav.



Det bemærkes, at opgørelsen over statsfinansielle konsekvenser er behæftet med stor usikkerhed.

Krav der ikke kan undtages

Omkostningerne for de krav, der ikke kan undtages er opgjort til 0,4 mia. Kravene skal være implementeret i perioden fra 2025-2050. Omkostningerne vedrører primært:

- 1) Omkostninger til etablering af en ladeinfrastruktur for tunge køretøjer på vejstrækningen Kalundborg – Slagelse
- 2) Anlæg af sikre parkeringsområder langs TEN-T-vejnettet
- 3) Udrulning af en infrastruktur for alternative brændstoffer i byknudepunkterne

For så vidt angår punkt 1 følger det af forordningsforslaget, at det samlede danske TEN-T-vejnet udvides til også at omfatte vejstrækningen Kalundborg-Slagelse. Det skønnes at medføre meromkostninger på 27 mio. kr. frem mod 2035 til udrulning af en ladeinfrastruktur for tung transport. Det forventes, at markedet kan dække dele af omkostningerne til udrulning.

For så vidt angår punkt 2 stilles der i forordningsforslaget krav om, at der maksimalt må være 100 km mellem sikre parkeringsområder langs TEN-T-nettet. For at opfylde dette krav skønnes det, at der skal etableres 10 sikre parkeringsområder på TEN-T-hovednettet inden udgangen af 2040 og fire sikre parkeringsområder på det samlede TEN-T-net inden udgangen af 2050. Anlægsomkostningerne er estimeret til at være 112 mio. kr. inden udgangen af 2040 og 28 mio. kr. inden udgangen af 2050. Hertil følger driftsomkostninger for de 14 sikrede parkeringsområder på 13-17 mio. kr. årligt. Driftsomkostningerne vil muligvis kunne finansieres helt eller delvist gennem brugerbetaling.

For så vidt angår punkt 3 følger det af forordningsforslaget, at antallet af byknudepunkter udvides med fire, således at Esbjerg, Odense, Vejle og Aalborg også indgår på TEN-T-nettet. København og Aarhus indgår allerede i dag. Byknudepunkterne vil skulle leve op til en række krav til etablering af infrastruktur for alternative drivmidler jf. Europa-Kommissionens forslag om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (AFIR)¹, som skønnes at kræve investeringer på 208 mio. kr. Det forventes, at markedet kan dække dele af omkostningerne.

¹ KOM (2021) 559



Hertil stilles en række yderligere administrative krav til medlemsstaterne, der forventes at medføre årlige omkostninger på op mod 4 mio. kr. Det bemærkes, at det forventes, at der vil kunne søges om EU-støtte fra EU's infrastrukturfond, Connecting Europa Faciliteten, til at dække dele af disse omkostninger.

Krav der kan undtages

Omkostningerne for så vidt angår de krav, hvor der kan søges om undtagelse fra opfyldelse, er opgjort til 3,6 mia. kr. Kravene vedrører primært:

- 1) Udvidelser og tilpasninger på jernbaneanrådet
- 2) Krav på vejområdet
- 3) Krav på det maritime område

Undtagelser tildeles af Europa-Kommissionen efter anmodning fra medlemsstaten ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Enhver undtagelsesansøgning skal være baseret på en socioøkonomisk cost-benefit-analyse og en vurdering af specifikke geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger. Hertil kan der forekomme særskilte krav til undtagelsesansøgningerne for de enkelte transportformer.

For så vidt angår jernbaneanrådet forventes det, at forslagens krav til jernbaneinfrastrukturen, herunder særligt kravet om at sikre en gennemsnitlig minimumshastighed på 160 km/t for passagertogsstrækninger, og kravet om at godstog kan køre med containere med en vis højde (P400-standard) vil have betydelige statsfinansielle konsekvenser. Ligeledes forventes det, at kravet om, at der skal være jernbaneforbindelser til alle TEN-T-lufthavne med en passagertrafik på over 4 mio. årligt kan have betydelige økonomiske konsekvenser, idet det potentielt vil medføre, at der skal etableres en jernbane til Billund Lufthavn.

For så vidt angår vejtransportområdet forventes det, at der vil være økonomiske konsekvenser forbundet med at udvikle og opgradere visse strækninger på TEN-T-vejnettet, således at disse lever op til TEN-T-forordningens tekniske specifikationer. Det er på nuværende tidspunkt usikkert, hvad omkostningerne hertil vil være.

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 er på nuværende tidspunkt usikkert, hvad omkostningerne hertil vil være, men det forventes, at en indfrielse af kravet vil have økonomiske konsekvenser i milliardklassen.



Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes ikke at medføre væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

De øgede krav til TEN-T-nettet forventes dog at bidrage til at styrke mobiliteten for passagerer og gods i Danmark og EU, hvilket kan have en positiv samfundsøkonomisk effekt. Effekterne vurderes dog at være begrænsede.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget kan have erhvervsøkonomiske konsekvenser, hvor det forventes, at dette særligt vil være gældende i forhold til de multimodale godsterminaler, havne og lufthavne. For de multimodale godsterminaler stilles der med forslaget en række krav, herunder krav om at, 1) der skal være etableret én ladestation til tunge køretøjer, 2) terminalerne skal være udstyret med digitale værktøjer, og 3) terminalerne skal kunne håndtere tog på 740 m. Det forventes, at kravene kan medføre omkostninger. Det er på nuværende tidspunkt usikkert, hvad omkostningerne vil være. Det bemærkes, at en del af de multimodale godsterminaler, der indgår på TEN-T-nettet, er beliggende i de danske havne. Det må derfor forventes, at det er havnene, der vil skulle afholde omkostningerne til opfyldelsen af kravene.

For lufthavnene stilles der krav om, at alle TEN-T-lufthavne skal kunne stille konditioneret luftforsyning til rådighed for stationære luftfartøjer. Det forventes, at kravet vil medføre omkostninger i Aalborg Lufthavn og Billund Lufthavn. Det bemærkes, at Københavns Lufthavn allerede i dag opfylder kravet. Kravet om konditioneret luftforsyning vil også medføre meromkostninger for Rønne Lufthavn. Idet denne lufthavn er statsligt ejet er omkostningerne hertil opgjort som statsfinansielle omkostninger.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget skønnes ikke at have øvrige 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 hørings svar var den 14. januar 2022.



Der er 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 alternativ 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 SUMP's i alle "urban nodes" giver en ny mulighed for at integrere forskellige teknologier i vejen til klimaneutrale 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 SUMP's). Med fokus på nulemissions mobilitet, vil kravet om SUMP's (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, busparkeringsområder og terminaler.



For så vidt angår forslagens dele vedrørende sikre rastesteder 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 rastesteds 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-forordning², 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 henvise til relevante EU-tilgængelighedslove og -standarder, såsom Tilgængelighedsdirektivet³, EU Rail Accessibility Regulation (TSI-PRM) ⁴, EU-standarderne om tilgængelighed til og anvendelighed af det byggede miljø (EN17210) ⁵ og tilgængelighedskrav ved offentlige udbud og indkøb af IKT-produkter og -tjenester i Europa (EN301549) ⁶. 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 (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.

² Article 37 of Regulation (EU) No 1315/2013

³ Directive (EU) 2019/882 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019 on the accessibility requirements for products and services

⁴ 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

⁵ See European Standard on accessibility and usability of the built environment (EN17210);

⁶ See European Standard on Accessibility requirements for ICT products and services (EN301 549)



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 ufornelige 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.⁷

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

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

⁷ See European Standard on Accessibility requirements for ICT products and services (EN301 549)



- 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 m² og med en hav-



nedybde 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 kernetet. 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 kernetettet. 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 positivt overfor de øgede EU investeringer på området, elektrificeringen af jernbanenettet og ønsket om at øge antallet af højhastigheds dag- og nattog 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 anneks 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 fremsendte 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 infrastruktur fonden ”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 forbedes 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 vognvogt. Transportbranchen oplever netop i disse år en udvikling hen imod øget anvendelse af fx modulvognvogt og dobbelt-trailer-systemer, ligesom flere lande har øget den tilladte totalvægt for lastbiler ved nationale transport. 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 shalldemonstrate 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 CO₂ 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 forslaget 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 udtrykt generel opbakning til intentionen og formålet med revisionen af TEN-T-forordningen, hvor flere medlemsstater blandt andet har udtrykt



sig positivt over for forslaget's øgede ambitionsniveau på klimaområdet.

En stor del af medlemsstaterne har dog i større eller mindre grad udtrykt bekymring og skepsis over for de øgede krav til de enkelte transportformer, som medlemsstaterne med forordningsforslaget pålægges i implementeringen af TEN-T-nettet. Særligt er der en generel bekymring for, hvad meromkostningerne vil være for medlemsstaterne som følge af de øgede krav. En række medlemsstater har i den forbindelse fremhævet proportionalitetsprincippet, hvor der bør være balance mellem de økonomiske omkostninger og den EU-merværdi, som kravet medfører.

En overvægt af medlemsstater har ligeledes udtryk bekymring for de administrative byrder, som medlemsstaterne pålægges med forordningsforslaget. Samtidig har der været en bred skepsis over de øgede beføjelser, som Europa-Kommissionen med forordningsforslaget tildeles i form af vedtagelse af gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter. En række medlemsstater har i denne forbindelse fremhævet, at det er centralt, at beføjelsen til at prioritere og implementere infrastrukturprojekter på TEN-T-nettet, er en beføjelse, der tilfalder medlemsstaten og ikke Europa-Kommissionen.

For at opnå fremdrift i forhandlingerne har det franske EU-formandskab fremsat en række kompromisforslag, hvor kravenes omfang og rækkevidde er reduceret. Ligeledes lægges der med kompromisforslagene op til, at der vil være en højere grad af balance mellem de beføjelser som medlemsstaterne og Europa-Kommissionens har i implementeringen af TEN-T-nettet.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen hilser Europa-Kommissionens forslag velkomment og finder det fornuftigt, at Europa-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 den europæiske transportsektor står overfor i dag.

Regeringen støtter Europa-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 der med forordningsforslaget er fokus på, hvordan TEN-T-forordningen kan bidrage til at sikre opfyldelse af målsætningerne som fastsat i Den europæiske grønne pagt, herunder ved at skabe synergier til AFIR-forordningen. 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 modulvogn tog på vejtransportområdet og brugen af syntetiske brændstoffer inklusiv tilhørende infrastruktur og elektrisk kapacitet til skibsfarten.

Regeringen er positiv overfor, at Europa-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 noterer sig, at Europa-Kommissionen med forslaget øger ambitionsniveauet for den europæiske jernbaneinfrastruktur. Regeringen er positiv over for, at der i forslaget fortsat indgår krav om udrulning af ERTMS og elektrificering af TEN-T-jernbanenet, idet disse krav understøtter interoperabiliteten og bidrager til at gøre togtransporten til en mere attraktiv transportform.

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. Regeringen finder det vigtigt, at undtagelsesbestemmelserne fastholdes for at sikre, at medlemsstaterne ikke udvikler og implementerer infrastruktur på TEN-T-nettet, der ikke kan berettiges ud fra samfundsøkonomiske hensyn eller politiske målsætninger.

Regeringen finder det dog vigtigt, at der tages højde for proportionalitetsprincippet i fastlæggelsen af krav, hvor de økonomiske omkostninger for medlemsstaten skal vejes op imod den grænseoverskridende EU-merværdi, som kravet tilfører til TEN-T-nettet. Lokale udfordringer med igen eller kun mindre grænseoverskridende EU-merværdi bør håndteres på nationalt, regionalt eller 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 Europa-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 er kritiske overfor, at der med forordningsforslaget stilles krav om, at medlemsstaterne skal sikre, at der langs TEN-T-nettet er etableret sikre parkeringsområder med en maksimal afstand på 100 km mellem parkeringsområderne. Regeringen finder, at tilvejebringelsen af øget kapacitet, der sikrer, at lastbilschauffører kan afholde deres lange hvil, er en opgave, der tilfalder erhvervet og ikke medlemsstaterne.

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 omkostninger forbundet med medlemsstaternes datarapporteringsforpligtelser.

Endeligt finder regeringen det vigtigt, at Europa-Kommissionen i implementeringen af TEN-T-nettet ikke får for vidtrækkende beføjelser, idet prioriteringen og implementeringen af nationale infrastrukturprojekter først og fremmest bør være en opgave, der tilfalder medlemsstaterne.

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget er blevet sendt til skriftlig orientering i Folketingets Europaudvalg den 11. april 2022.

Der er blevet oversendt grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg den 18. februar 2022.



Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2010/40/EU om ram- merne for indførelse af intelligente transport- systemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer (Revision af ITS-direktivet)

KOM(2021) 813

Nyt notat.

1. Resumé

Europa-Kommissionen har den 14. december 2021 fremsat forslag om direktiv til ændring af det eksisterende direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer.

Det eksisterende direktiv opstiller en ramme til støtte for koordineret og sammenhængende indførelse og anvendelse af intelligente transportsystemer (ITS) i Unionen, navnlig på tværs af medlemsstaternes grænser, og fastsætter de generelle betingelser, der er nødvendige med henblik herpå.

Forslaget forventes at have betydelige statsfinansielle og erhvervsøkonomiske konsekvenser, mens forslaget umiddelbart forventes at have positive samfundsøkonomiske konsekvenser. Forslaget kan have lovgivningsmæssige konsekvenser. Konsekvenserne herved vil blive undersøgt nærmere.

Regeringen er generelt positivt indstillet over for udbredelsen af ITS, der kan være med til at understøtte udviklingen mod digitalisering af transportsektoren i Danmark og på tværs i EU, som anses som en forudsætning for fremtidens forbundne og autonome mobilitet.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen har den 14. december 2021 fremsat forslag om ændring af det eksisterende direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer



på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer. Forslaget blev modtaget i dansk sprogversion den 22. januar 2022.

Det eksisterende direktiv opstiller en ramme til støtte for koordineret og sammenhængende indførelse og anvendelse af intelligente transportsystemer (ITS) i Unionen, navnlig på tværs af medlemsstaternes grænser, og fastsætter de generelle betingelser, der er nødvendige med henblik herpå. Særligt udpeger direktivet en række prioriterede områder inden for hvilke Europa-Kommissionen har mandat til at udarbejde specifikationer i form af delegerede retsakter, der skal efterleves, når ITS-systemer implementeres. Områderne er:

- I. Optimal udnyttelse af vej-, trafik- og rejsedata
- II. Kontinuitet i ITS-tjenester til trafik- og godsstyring
- III. ITS-applikationer inden for færdselssikkerhed og -sikring
- IV. Køretøjets tilknytning til transportinfrastrukturen.

Europa-Kommissionen vedtog i december 2020 en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet, der foreslår en grundlæggende modernisering af det europæiske transportsystem, for at nå målet om bæredygtig, intelligent og robust mobilitet. Europa-Kommissionen lægger til grund, at digitalisering er en uundværlig drivkraft for denne modernisering, der vil bidrage til at gøre hele transportsystemet mere gnidningsløst og effektivt samt øge niveauet af sikkerhed, pålidelighed og komfort yderligere.

Strategien identificerer udbredelsen af intelligente transportsystemer som et flagskib i opbygningen af et forbundet og automatiseret multimodalt mobilitetssystem. Sidstnævnte kombinerer nye tiltag såsom Mobility as a Service (MaaS) og Cooperative, Connected and Automated Mobility (CCAM).

I den Europæisk strategi for data, der blev vedtaget af Europa-Kommissionen i februar 2020, understreges det, at datadrevet innovation vil medføre store fordele for offentligheden, herunder gennem sit bidrag til Den europæiske grønne pagt og ved at hjælpe med at gøre EU klar til den digitale tidsalder. ITS-direktivet⁸ udgør rammen for brugen af ITS til vejtransport, herunder med grænseflader til andre transportformer ved at fremskynde og koordinere udbredelsen af ITS. Strategien annoncerede, at ITS-direktivet snart

⁸ Direktiv 2010/40/EU



ville blive revideret, herunder også nogle af dets underliggende delegerede retsakter.

Europa-Kommissionen gennemførte efterfølgende en evaluering af ITS-direktivet, der konkluderede, at direktivet har haft en positiv indvirkning på udbredelsen af ITS i hele EU. Evalueringen konkluderede også, at direktivet fortsat er et relevant værktøj til at imødegå mangel på koordinering i ITS-udbredelsen i hele EU og den langsomme, risikable og omkostningsineffektive implementering af ITS.

Evalueringen bemærkede endvidere, at brugen af ITS er stigende. På trods af forbedringer er udbredelsen af ITS stadig ofte geografisk begrænset. Der er fortsat et klart behov for at tage yderligere skridt med hensyn til interoperabilitet, samarbejde og datadeling for at muliggøre lettilgængelige og sammenhængende ITS-tjenester i hele EU, og det er på denne baggrund at nærværende forslag er udarbejdet.

Forslaget er fremsat med hjemmel i Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), artikel 90, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

3. Formål og indhold

Formålet med at opdatere ITS-direktivet er baseret på behovet for yderligere at forbedre koordineringen af datatilgængelighed, at tage hensyn til fremkomsten af nye ITS-relaterede temaer og udfordringer, samt at forbedre tilgængeligheden af essentielle datatyper på hele vejtransportnettet (ved at gøre disse datatyper tilgængelige i et digitalt maskinlæsbart format).

Europa-Kommissionens forslag til revision af ITS-direktivet har derfor til hensigt at afhjælpe manglen på interoperabilitet mellem og kontinuitet af applikationer, systemer og tjenester, manglen på samordning og effektivt samarbejde mellem interessenterne, samt udestående spørgsmål i forbindelse med tilgængeligheden og udvekslingen af de data, der ligger til grund for ITS-tjenesterne.

I den foreslåede ændring af direktivets artikel 1 stilles der krav om tilvejebringelse af en række data beskrevet i forslagets bilag III. Det er i praksis data, som allerede er omfattet af direktivets underliggende retsakter, men hvor retsakterne for nuværende alene stiller krav om, at data skal deles, hvis de er tilgængelige. Desuden dækker kravet for nuværende kun TEN-T-vejnettet, i det tilfælde data



allerede haves, hvor der fremover vil blive stillet krav om, at de anførte data skal tilvejebringes, hvis de ikke allerede haves. Desuden vil kravet gælde hele vejnettet, med undtagelse af mindre private veje. Afhængigt af vej- og datatype vil kravet gælde fra december 2025, 2026 eller 2028. Det bemærkes dog, at Europa-Kommissionen forbeholder sig ret til at opdatere dette bilag i forbindelse med udarbejdelsen af nye delegerede retsakter.

I den foreslåede ændring af direktivets artikel 1 vil der fra Europa-Kommissionens side fremover blive stillet krav om tilvejebringelse af services beskrevet i forslaget bilag IV, der for nuværende alene beskriver ”Et minimum af generel trafiksikkerhedsinformation (SRTI) som omhandlet i Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 886/2013”.

Europa-Kommissionen vil få mandat til at udarbejde og vedtage gennemførelsesretsakter i tilfælde af, at der opstår en kritisk situation, som kan have en direkte alvorlig indvirkning trafiksikkerheden, cybersikkerheden eller ITS-tjenesternes tilgængelighed og integritet. Dertil vil Europa-Kommissionen også få beføjelser til at etablere et nyt EU-system til forvaltning af C-ITS sikkerhedsoplysninger. Systemet skal omfatte følgende roller: (a) Den C-ITS-certifikatpolitiske myndighed (b) C-ITS-tillidslisteforvalteren (c) C-ITS-kontaktpunktet. Europa-Kommissionen er ansvarlig for at sikre varetagelsen af disse roller.

Formålet med dette system er at varetage en central rolle for registrering af C-ITS enheder i EU og derigennem sikre mulighed for etablering af tillid mellem forskellige producenter og leverandører. I praksis betyder dette, at hvis f.eks. to biler fra forskellige fabrikker skal kommunikere med hinanden eller med infrastrukturen, så er det nødvendigt, at bilerne ved, at den modtagne besked kommer fra en sikker og tilforladelig afsender. Dette søges sikret gennem etableringen af et fælles system, der kan udstede et ”stempel” (it-certifikat), som afsenderen kan påhæfte sin besked. Modtageren kan gennem dette ”stempel” sikre, at beskeden kommer fra en afsender, som det fælles system har godkendt.

Europa-Kommissionen vil gennem gennemførelsesretsakter udarbejde skabeloner til brug for afrapporteringer, der bl.a. skal indeholde en række ikke nærmere beskrevne Key Performance Indicators (KPI).

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Foreligger ikke.



5. Nærhedsprincippet

Der er tale om et ændringsforslag til et eksisterende direktiv for hvilket nærhedsprincippet er vurderet efterlevet. De foreslåede ændringer til direktivet relaterer sig til datatyper mv. og muligheden for at stille krav om yderligere tilvejebringelse af data, men der ændres ikke ved direktivets overordnede formål.

De foreslåede ændringer vurderes ikke at give anledning til ændringer i den tidligere vurdering af, at nærhedsprincippet er opfyldt, idet trafik- og trafikantrettede data bl.a. anvendes til ruteplanlægning til transport på tværs af landegrænser, hvorfor adgangen til disse data bør reguleres på europæisk plan.

6. Gældende dansk ret

Det gældende ITS-direktiv er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer⁹. Endvidere er der med hjemmel i direktivet fastsat følgende delegerede forordninger, som har direkte virkning i medlemslandene:

- Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/1926 af 31. maj 2017 om supplerende regler til ITS-direktivet for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende multimediale rejseinformationstjenester.
- Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/962 af 18. december 2014 om supplerende regler til ITS-direktivet for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester.
- Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 886/2013 af 15. maj 2013 om supplerende af ITS-direktivet hvad angår data og procedurer for vederlagsfri tilrådighedsstillelse, om muligt, af et minimum af generel trafikikkerhedsinformation
- Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 305/2013 af 26. november 2012 om harmoniseret indførelse af et interoperabelt EU-dækkende eCall-system.
- Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 885/2013 af 15. maj 2013 om supplerende af ITS-direktivet hvad angår

⁹ BEK nr 26 af 16/01/2012



tilrådighedsstilling af informationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Hvis den gældende lovgivning måtte vise sig utilstrækkelig til at opfylde kommende krav, vil ændringerne skulle implementeres i dansk ret, formentlig ved bekendtgørelse.

Det skal nærmere afklares, om og i så fald hvilke håndhævelses- og sanktionsmuligheder, der skal fastsættes i national ret med henblik på at sikre overholdelsen af direktivet.

Derudover skal det afklares nærmere, hvilken myndighed der skal afrapportere til Europa-Kommissionen.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Med undtagelse af kravet om tilvejebringelse af dynamisk data vedrørende ledige pladser på sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer, som beskrevet i bilag 3, vurderes kravet om tilvejebringelse af data ikke at medføre store statsfinansielle konsekvenser for så vidt angår statsvejnettet.

Det vurderes dog, at opfyldelse af forslagens krav om tilvejebringelse af data på kommunalt niveau kan medføre betydelige omkostninger. KL har foreløbigt angivet, at krav om tilvejebringelse af data på det kommunale vejnet kan forventes at medføre merudgifter på 300-500 mio. kr. til opstart samt 150-250 mio. kr. til efterfølgende drift, hvilket forventes at udløse et tilsvarende DUT-krav. Med hensyn til dynamisk data vedrørende ledige pladser på sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer vil der være væsentlige statslige investeringer ved etablering og drift af systemer som kan indsamle dynamiske data om belægningsgraden mv. langs motorvejsnettet, såfremt dette etableres i statsligt regi. De hidtidige forsøg med denne teknologi på danske rastepladser viser, at teknologien er omkostningstung både i anlæg og drift. Det vurderes, at udgifterne til håndtering af data vedr. statens sikrede rastepladser vil medføre udgifter på 85 mio. kr. til anlæg og 10 mio. kr. i årligt drift. Kravet om data om ledige pladser på sikrede rastepladser vil være til gavn for chaufførerhvervet. Det er således Transportministeriets vurdering, at merudgifterne til data for de



sikrede rasteplasser kan og bør afholdes af erhvervet. Transportministeriet vurderer, at dette er muligt, da det forudsættes, at der kan opkræves betaling for indgangen til rasteplasserne.

For forslaget samlet set kan implementering og fremtidigt vedligehold af den nødvendige it-infrastruktur potentielt medføre betydelige økonomiske konsekvenser til bl.a. håndtering af it-certifikater og øget forbrug af eksisterende it-løsninger.

Som en del af de foreslåede ændringer til direktivet, kræver Europa-Kommissionen, at medlemsstaterne, hvert tredje år, skal afreportere om status og fremdrift for konkrete projekter/initiativer relateret til ITS-direktivet. Indholdet i afrapporteringen vil således være bestemmende for den indsats medlemsstaterne skal udføre i forhold til selve afrapporteringen. Det forventes, at Europa-Kommissionen vil benytte en række tidligere efterspurgte KPI'er, hvilket dog skal sikres i forbindelse med udarbejdelsen af de relevante gennemførelsesretsakter.

Selve beregningen og produktionen af de efterspurgte KPI'er antages at skulle foretages af Vejdirektoratet, kommuner, Sund & Bælt, kollektive trafiksselskaber samt selskaber bag havne og transportcentre. Indsatsen vil bl.a. bestå af at indsamle en række basisinformationer vedrørende omfang og udbredelse af den ITS-relaterede transportinfrastruktur i Danmark samt at estimere og beregne effekten af de forskellige initiativer i forhold til trafikssikkerhed, fremkommelighed og emissioner. Ydermere skal der tilvejebringes estimater over udgifter til etablering, drift og vedligehold af den ITS-relaterede transportinfrastruktur i Danmark. Selve beregningen og produktionen af de efterspurgte KPI'er kan udløse en væsentlige omkostninger, men det formodes dog, at opgaven kan løses inden for de nævnte aktørers nuværende økonomiske rammer.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vil skabe en større mængde af trafik- og trafikantrettede data som f.eks. hastighedsgrænser, frihøjder og data om vejarbejde på en større del af det europæiske vejnet. Dette vil medvirke til en smidigere ruteplanlægning både for erhvervs- og privatbilister samt en øget regularitet i transportsektoren. Derudover må der ved hjælp af realtidsdata for ledig kapacitet på de sikrede rasteplasser forventes en positiv gevinst i forhold til planlægning af køre/hviletid for transporterhvervet.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser



Der kan forudses relativt høje etablerings- og driftsomkostninger til systemer, der skal indsamle dynamiske data om belægningsgrader på privatejede rastepladsanlæg.

Tilgængeligheden af trafik- og trafikantrettede data vil have positive effekter for erhvervsbillister, der herigennem forventes at få en smidigere ruteplanlægning. Desuden vil tilgængeligheden af realtidsdata for ledig kapacitet på de sikrede rastepladser have en positiv effekt for erhvervslivets transporter.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget forventes ikke at have øvrige konsekvenser eller betydning for beskyttelsesniveauet.

8. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for transport den 17. december 2021. Frist for fremsendelse af høringssvar var den 14. januar 2022.

Der er modtaget følgende høringssvar:

Dansk Industri

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

DI Transport kan overordnet støtte revisionen, ikke mindst henset til det forhold, at der er gået knap 12 år siden direktivet blev vedtaget.

Udviklingen inden for ITS-løsninger har som på andre området rykket på hvilke behov der skal opfyldes, og emner der skal behandles. Det er derfor positivt, at forslaget også trækker linjer til Den Grønne Pagt, og øvrige forslag herunder ”urban mobility package” og revisionen af TEN-T forordningen.

DI Transport finder dog, at forslaget savner klarere fokus på løsninger der (også) er målrettet personer og gods der transporterer sig på cykel, til fods eller ved anden mikromobilitet.

Som forslaget ligger er fokus altovervejende på køretøjer, men der er et stort potentiale ved ITS-løsninger i byerne, hvor trafikken er mere sammensat.



I samme spor bør der i forhold til ITS-løsninger målrettet øget trafik-sikkerhed, være større fokus på, at disse løsninger skal bidrage til (også) at beskytte ovennævnte trafikantgrupper.

ITS-løsninger bruges ofte som "stand alone" løsninger der kan til- eller fravælges og implementeres i tillæg til den eksisterende infra- struktur. Her bør direktivet fokusere på, at løsninger fremover bli- ver mere integrerede med infrastrukturen for at udnytte mulighe- derne for optimering bedst muligt.

Direktivet fastslår, at angsten for (manglende) rækkevidde eller omkostninger til køb (ved delte nul-emissionskøretøjer) afbødes, når disse automatisk kan køre hen og lade sig selv op. Et sådant scenarium må forventes at ligge noget ude i fremtiden, men ikke desto mindre skønnes det vigtigt at fremhæve, at der bør tages hånd om, at ITS-løsninger ikke medfører en unødvendig stigning i "tomkørsel" uden passagerer, da dette vil bidrage til at øge såvel trafikarbejdet som trængslen.

Direktivet bør derfor adressere og håndtere, at det ikke bliver en afledt effekt, at delte køretøjer kører unødigt rundt i stedet for at parkere.

ITD

ITD kvitterer for det fremsendte udkast til direktivændring, som vi har følgende bemærkninger til. ITD har udelukkende bemærknin- ger til de paragrafforslag samt ændringsforslag til direktivets over- ordnede baggrund, der indirekte eller direkte berører den tunge vejgodstransport.

Indledningsvis skal ITD gøre opmærksom på, at det i forbindelse med høringen og det fremsendte materiale ikke har været muligt at vurdere ændringerne foretaget i bilag III og bilag IV fyldestgø- rende, da disse ikke fremgår heraf. ITD's høringssvar skal derfor læses og forstås med dette forbehold.

ITD deler grundlæggende Kommissionens opfattelse af, at intelli- gente transportsystemer (herefter ITS) er afgørende for at opnå au- tomatiseret, multimodal transport på tværs af alle lande og derfor ligeledes bidrage til transformationen af det europæiske transport- net for at opnå målet om effektiv, sikker og bæredygtig mobilitet. ITD ser, at ITS muliggør datadeling om trafikudvikling på tværs af vejnettet i Europa, og at dette er nødvendigt for bl.a. at indføre au- tomatiserede og førerløse lastbiler og på denne måde bidrage til at opfylde disse mål. I den forbindelse henviser Kommissionen til, at



der på trods af forbedringer siden vedtagelsen af direktivet i 2010, fortsat vedbliver udfordringer med et fragmenteret marked og en ukoordineret udbredelse af ITS-løsninger på tværs af EU. Denne vurdering er ITD enig i, hvorfor vi ligeledes overordnet set støtter op om nærværende revision.

Vi anser ITS og i særdeleshed C-ITS som en central del af løsningen på at imødekomme en række af de udfordringer, som vejtransporten står over for med særlig henvisning til følgevirkningerne af et øget transportbehov samtidig med, at der sikres et velfungerende indre marked, såvel som bedre konkurrenceevne og højere beskæftigelse.

ITD er især tilfreds med omformuleringen af prioritetsområderne jævnfør paragraf 2, stk. 1, som vi anser for værende mere tidssvarende og centrale i bestræbelserne for at fremtidssikre indsatsen i takt med øget digitalisering og automatisering.

I relation til sidstnævnte er udviklingen af teknologier, der gør det muligt for køretøjer at kommunikere med hinanden og vejinfrastrukturen allerede i gang, og forventningen er, at det for alvor tager fart de kommende år. Dette vil formentlig i første omgang hovedsageligt foregå på det overordnede vejnet, hvorfor det er essentielt at opdatere rammevilkårene herfor, især langs TEN-T korridorerne. På køretøjssiden er der allerede i dag flere forskellige individuelle systemer, hvorfor ITD tilslutter sig hensigten om en fælles europæisk C-ITS model for at etablere et tillidsforhold mellem samtlige C-ITS-stationer, uanset hvilken kommunikationsteknologi, der anvendes (jævnfør præambel 11). Dette anser vi for en forbedring i forhold til den nuværende ordlyd.

For så vidt angår multimodalitet er ITD af den opfattelse, at nærværende revision hænger uløseligt sammen med forordningen om elektronisk godstransportinformation (eFTI) samt det arbejde, der pågår i regi af DTLF1, hvor ITD også er repræsenteret. For så vidt angår multimodalitet er ITD af den opfattelse, at nærværende revision hænger uløseligt sammen med digitalisering af transportdokumenter i EU, og forordningen om elektronisk godstransportinformation (eFTI), der skal bane vejen for, at alle myndigheder i EU accepterer transportdokumenter digitalt. ITD arbejder for disse initiativer i EU's arbejdsgruppe Digital Transport and Logistics Forum² (DTLF), og søger her at fremme myndigheder og transportvirksomheders samarbejde om dataudveksling og systeminteroperabilitet så gensidig anerkendelse af elektroniske transportdokumenter bliver muligt. ITD er derfor også helt enige i, at data skal høstes og anvendes til at gøre transportkæder mere bæredygtige, effektive og modstandsdygtige. Dette kræver, at rammerne for ITS



koordineres og kan supplere og fungere med andre transportdigitaliseringsinitiativer, såsom eFTI, der har til formål at harmonisere og lette datadeling i mobilitet-, transport- og logistiksektorerne med et multimodalt perspektiv, som det fremgår af præambel 4). Det er således afgørende, at udbredelsen og anerkendelsen af digitale transportdokumenter tilskyndes i videst muligt omfang på tværs af internationale transportruter i og udenfor EU. Dette for at styrke den multimodale transport, og at lette de administrative byrder for erhvervet. Godstransportsektoren er i særlig grad bebyrdet med administrative byrder forbundet med manuelle papirer og dokumentation, der varierer på tværs af EU-lande. Det er vores opfattelse, at særligt de prioriterede indsatsområder a) Information and mobility services og d) Cooperative, connected and automated mobility services skal indtænkes i et fremtidigt digitalt setup for kontrol for at kunne indsamle data og sikre et effektivt og sammenhængende digitalt transportsystem i EU.

I forlængelse heraf er det imidlertid vores opfattelse, at henvisningerne i Kommissionen udkast til multimodal transport og multimodale services i overvejende grad fokuserer på passagertransport, hvilket underkender effektivitetspotentialet, potentielle CO₂-reduktioner og administrationslettelserne ved godstransport. Den endelige tekst bør således tilrettes, så ordlyden omkring interoperationalitet afspejler godstransportens centrale position og rolle i det europæiske samfund og økonomi.

ITD finder det ligeledes beklageligt, at kontrolaspektet med udbredelse af ITS ikke har en mere fremtrædende position, hverken i præamblerne eller forslagene til paragrafændringer. Kommissionen adresserer overordnet spørgsmålet om personfølsomme data med reference til 2016/679/EU og 2002/58/EF, men ikke direkte videregivelse af data mellem myndighedsorganer med henblik på eksempelvis bødeudstedelse eller anden kontrol. ITD mener, at der ud fra et retssikkerheds- og beskyttelseshensyn generelt bør udvises forsigtighed i forbindelse med videregivelse af myndighedsoplysninger, særligt hvis det foregår automatisk og med tilbagevirkende kraft. Af samme årsag finder vi således ikke ændringen i paragraf 10 tilstrækkelig, hvori det lyder "[...] Hvor det er relevant, skal brugen af anonyme data tilskyndes". Derfor ser vi også gerne, at dette emne behandles mere omfattende og direkte i direktivet. Det skal være klart hvilken data, der bruges til hvad og af hvem, og være muligt at få information om, hvornår data anvendes og eksempelvis samkøres på tværs af myndigheder.

Et nationalt eksempel herpå kunne være udfordringer forbundet med videregivelse af data vedrørende køretøjernes vægt, længde og akseltryk fra Vejdirektoratet til andre myndigheder. Data bør som



udgangspunkt udelukkende udleveres på forespørgsel fra eksempelvis politiet i forbindelse med bevisførelsen i konkrete overtrædelsessager eller som metadata til at identificere, hvor der eksempelvis er potentielt behov for at øge vejsidekontrollen.

Det er ligeledes vores opfattelse, at udfordringerne forbundet med erhvervsrabatten over Storebæltsforbindelsen for udenlandske køretøjer, indregistreret i lande uden et centralt opslagsregister vil kunne have været helt eller delvist undgået, såfremt der eksisterede en højere grad af harmonisering af indsatsen og en bedre koordinering medlemslandene imellem.

Afslutningsvist skal vi understrege nødvendigheden af at ensrette Urban Vehicle Access Regulation (UVAR), som i dag er kendetegnet ved stor fragmentation på tværs af de europæiske medlemslande, hvor der blandt i forbindelse med miljøzoner eksisterer et utal af forskellige mærknings- og registreringsordninger. ITD er klar over, at området ligger uden for EU's beføjelser, men vi opfordrer kraftigt til, at revisionen benyttes til at italesætte udfordringen for særligt virksomheder, der leverer transportydelser på tværs af de europæiske grænser. Dette er især relevant i takt med en øget digitalisering af registreringsproceduren og automatisering af kontrolindsatsen med automatisk nummerpladegenkendelse (ANPG) og registre for udenlandske køretøjer, som stiller øgede krav til informationsdelen og samarbejder medlemslandene (jf. paragraf 2, stk. 1, a) og d)).

DTL-Danske Vognmænd (DTL)

DTL-Danske Vognmænd (DTL) er positive overfor EU-Kommissionens forslag til revision af ITS-direktivet.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Andre medlemslande har udtrykt enighed med den danske holdning, hvor man fagligt set bakker op om forslaget, men ser en række udfordringer i forhold til at udvide kravene til hele det offentlige vejnet.

Formandskabet har forelagt et kompromisforslag, hvor der er lagt op til, at kravene til geografisk dækning og tidsfrister i stedet skal vedtages i en efterfølgende delegerede retsakt. Kompromisforslaget er overordnet blevet modtaget positivt af de fleste medlemslande, men flere medlemslande har fortsat ønsker om justeringer af direktivet.



10. Regeringens generelle holdning

Intelligente transportsystemer vurderes generelt hensigtsmæssigt, da de understøtter udviklingen mod digitalisering af transportsektoren i Danmark og på tværs af EU.

Øgede krav til ITS vurderes således at gavne Danmarks transporterhverv, der desuden forventes at have en interesse i etableringen af digitale løsninger med information om belægningen på rastepladser.

Regeringen støtter overordnet forslaget overordnede målsætning om at understøtte udviklingen mod digitalisering af transportsektoren i EU.

Det er vigtigt, at de øgede administrative udgifter til tilvejebringelse af ny data står mål med gevinsterne, som det giver erhvervet.

Forslaget understøtter regeringens vækstplan for handel og logistik, samt digitaliserings-partnerskabet anbefalinger.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget er blevet sendt til skriftlig orientering i Folketingets Europaudvalg den 11. april 2022.

Der er blevet oversendt grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg d. 14. februar 2022.



Europa-Kommissionens henstilling med henblik på Rådets afgørelse om indledning af forhandlinger om en aftale om vejgodstransport mellem Den Europæiske Union og Ukraine

KOM (2022) 167 final

Nyt notat.

1. Resumé

Europa-Kommissionen fremsatte den 6. april 2022 en henstilling med henblik på Rådets godkendelse af indledning af forhandlinger om en aftale om vejgodstransport mellem Den Europæiske Union og Ukraine. Henstillingen er fremsat for at afbøde virkningerne af Ruslands uprovokerede og uberettigede militære aggression mod Ukraine.

Europa-Kommissionen ønsker at indlede forhandlinger med Ukraine om en aftale på vejgodstransport, der liberaliserer gods-transport ad vej via tildeling af gensidige adgangsrettigheder til ukrainske operatører og operatører fra EU. Det er hensigten, at aftalen skal omfatte anerkendelse i EU af kørekort og kvalifikationsbeviser udstedt af Ukraines kompetente myndigheder.

Forslaget vil have lovgivningsmæssige konsekvenser. Forslaget vurderes dog ikke at medføre økonomiske konsekvenser eller påvirkning af beskyttelsesniveauet.

Regeringen bakker op om Europa-Kommissionens fokus på at udvise solidaritet med Ukraine, og deler vurderingen af, at den ekstraordinære situation kræver særlige tiltag.

Regeringen mener, at aftalen bør vedtages med en klart defineret og passende tidsmæssig gyldighedsbegrænsning.

Regeringen mener desuden, at aftalen ikke bør skabe præcedens for overførsel af kompetencer fra medlemsstaterne til Europa-Kommissionen på vejtransportområdet.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen har ved KOM(2022) 167 final af 6. april 2022 fremsat forslag til indledning af forhandlinger om en aftale om vejgodstransport mellem Den Europæiske Union og Ukraine.



Forslaget blev modtaget i dansk sprogversion den 12. april 2022.

Vejgodstransporten mellem Ukraine og EU reguleres i øjeblikket af bilaterale aftaler med kvoteordninger, ofte knyttet til visse Euro-emissionsklasser vedrørende transit og bilateral handel, samt multilaterale licenser gennem Det Internationale Transportforum (ITF) via et multilateralt kvotesystem til anvendelse ved godstransport mellem medlemslandene af Den Europæiske Transportministerkonference (CEMT). I 2019 blev Ukraine tildelt 552.875 kvoter (som vedrører tilladelser til enkelte kørsler) på bilateralt grundlag, heraf blev 4.050 tilladelser tildelt af Danmark. I 2022 blev ukrainske operatører tildelt 4.000 årlige licenser gennem CEMT.

Danmark har midlertidigt suspenderet tilladelseskravet i Danmark indtil udgangen af 2022. Lempelserne trådte i kraft 10. marts 2022. Samtidig har Danmark på opfordring fra ITF forlænget synscertifikater indtil 30. juni 2022.

Ukraine tiltrådte i 2006 overenskomsten om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR). Ukrainske operatører, som udfører godstransport på EU's område, skal derfor overholde samme regler for køretid, pauser og hviletid, som gælder i EU i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 561/2006.

Forslaget er fremsat med hjemmel i artikel 218, stk. 3 og 4, i TEUF om bemyndigelse til at indlede forhandlinger om en aftale mellem EU og et tredjeland, og om Rådets udstedelse af direktiver til forhandleren. Rådet træffer afgørelse med enstemmighed.

3. Formål og indhold

Formålet med Europa-Kommissionens forslag om indledning af forhandlinger af en aftale om vejgodstransport mellem EU og Ukraine er at afbøde virkningerne af Ruslands uprovokerede og uberettigede militære aggression mod Ukraine.

Transportsituationen i Ukraine er stærkt udfordret som følge af Ruslands militære aggression, og vigtige ruter for godstransport via Sortehavet er spærret eller ødelagt af russiske militære styrker. Derudover er det ukrainske luftrum lukket for civil transport, og jernbanenettet, der fortsat er meget sårbart overfor russiske bombardementer, prioriteres til befordring af passagerer og personer på flugt. Gennem aftalen har Europa-Kommissionen således til hensigt at forbedre alternativer ad vej til transport via sø, luft og



jernbane for godstransporten mellem EU og Ukraine. De forbedrede alternativer vil sikre handlen med korn, brændstof, fødevarer og andre varer for hurtigst muligt at mindske fødevareusikkerheden i Ukraine og undgå stigende strømme af personer på flugt. Ukraine er en vigtig leverandør af produkter som f.eks. korn og andre fødevarer, hvorfor en aftale om vejgodstransport også er i EU's interesse.

Europa-Kommissionen ønsker med aftalen at liberalisere gods-transport ad vej via tildeling af gensidige adgangsrettigheder til ukrainske operatører og operatører fra EU for så vidt angår transit og bilateral international transport mellem EU og Ukraine. Aftalen giver ikke adgang til cabotagekørsel.

Det er hensigten, at aftalen skal omfatte anerkendelse i EU af kørekort og kvalifikationsbeviser udstedt af Ukraines kompetente myndigheder.

Det fremgår af henstillingen, at Europa-Kommissionen har til hensigt, at aftalen om vejtransport mellem EU og Ukraine skal finde anvendelse, så længe den russiske invasions konsekvenser for infrastruktur og transportaktiviteter vurderes alvorlige.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Ikke relevant.

5. Nærhedsprincippet

Nærhedsprincippet vurderes overholdt.

6. Gældende dansk ret

Vejgodstransporten mellem Danmark og Ukraine reguleres af en bilateral aftale, som har medført udstedelse af 4.050 tilladelser for hele 2022.

Med hensyn til anerkendelse af kvalifikationsbeviserne for ukrainske chauffører fremgår det af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF (uddannelsesdirektivet)¹⁰, artikel 1, at direkti-

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der



vet finder anvendelse på kørsel udført af statsborgere i en EU-medlemsstat og tredjelandstatsborgere, der er ansat i eller benyttes af en virksomhed, der er etableret i en EU-medlemsstat, og som udfører transport inden for EU ad veje, der er åbne for offentlig adgang og i køretøjer, hvortil der kræves et kørekort til enten lastbil eller bus.

Endvidere fremgår det af uddannelsesdirektivets artikel 3, stk. 1, at kørslen som defineret i artikel 1 er underlagt krav om grundlæggende kvalifikationer og pligt til efteruddannelse. På baggrund af et gennemført grundlæggende kvalifikationskursus, intensivt grundlæggende kvalifikationskursus eller en efteruddannelse udstedes der et chaufføruddannelsesbevis til chaufføren.

Uddannelsesdirektivet er implementeret i dansk ret ved bekendtgørelse om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport, jf. bekendtgørelse nr. 322 af 30. marts 2020 (med senere ændringer) (kvalifikationsbekendtgørelsen).

Da der således kræves et chaufføruddannelsesbevis, der alene kan opnås på baggrund af de nævnte gennemførte kurser, for at udføre den nævnte kørsel, vurderes det, at der ikke i medfør af uddannelsesdirektivet i sin gældende form er mulighed for at anerkende chaufførers faglige kvalifikationer opnået fra tredjelande, i dette tilfælde Ukraine.

For så vidt angår kørekort har Danmark ingen bilaterale aftaler med Ukraine. Efter gældende dansk ret er kørekort udstedt i Ukraine gyldige til kørsel under midlertidigt ophold i Danmark, herunder også i forbindelse med transit, når kørekortet er udfærdiget med latinske bogstaver, eller hvis det er ledsaget af en oversættelse til dansk, engelsk eller fransk. Oversættelsen skal være udfærdiget af en offentlig myndighed eller af en organisation, der i udstedelseslandet er bemyndiget dertil.

Kørsel kan også ske på baggrund af et internationalt kørekort udstedt i henhold til de internationale konventioner af 24. april 1926 om kørsel med motorkøretøjer, 19. september 1949 om færdsel eller 8. november 1968 om vejtrafik. Etableres der sædvanlig bopæl i Danmark, vil kørekort udstedt i Ukraine fortsat kunne anvendes til kørsel i Danmark i op til 180 dage fra tidspunktet for etablering af

benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (uddannelsesdirektivet).



sædvanlig bopæl. Herefter vil der være krav om ombytning af kørekortet udstedt i Ukraine til et dansk kørekort for fortsat at kunne benytte sin førerret i Danmark.

Ombytning af kørekort fra tredjelande sker som udgangspunkt på baggrund af aflæggelse af en kontrollerende køreprøve, hvorefter samtlige kategorier på kørekortet ombyttes til et dansk kørekort. Dog er Ukraine optaget som et gruppe 1-land i Danmark, og er derfor omfattet af lempeligere regler i forhold til ombytning af kørekort. Det betyder, at et kørekort til kategori B (almindelig bil) udstedt i Ukraine kan ombyttes til et tilsvarende dansk kørekort til kategori B (almindelig bil) uden aflæggelse af kontrollerende køreprøve. Et kørekort til kategori B giver tillige ret til at føre traktor/motorredskab og lille knallert i Danmark.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En aftale mellem EU og Ukraine vil ikke medføre lovgivningsmæssige konsekvenser i forhold til vejgodstransporten.

Med hensyn til de ukrainske chaufførers faglige kvalifikationer vurderes det, at det vil kræve en ændring af uddannelsesdirektivet og kvalifikationsbekendtgørelsen, såfremt chaufførerne er ansat i eller benyttes af en virksomhed, der er etableret i en EU-medlemsstat, og som udfører transport ad vej inden for EU, og skal kunne udføre den pågældende kørsel inden for EU på grundlag af deres nationale beviser på linje med chauffører, der udfører kørslen på grundlag af et chaufføruddannelsesbevis.

I forhold til kørekort er der ikke behov for regelændringer.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

En aftale mellem EU og Ukraine om vejtransport vil ikke medføre statsfinansielle økonomiske konsekvenser i forhold til vejgodstransporten, da aftalen midlertidigt vil have forrang i forhold til bestemmelserne i Danmarks bilaterale aftale med Ukraine.

Med hensyn til anerkendelsen af de ukrainske chaufførers faglige kvalifikationer vurderes det, at anerkendelsen alene i begrænset omfang vil medføre økonomiske konsekvenser i negativ retning. Konsekvenserne vil alene være forbundet med en øget kontrol hos



politiet af eksempelvis kvalifikationernes gyldighed, og vil afhænge af, hvor mange ukrainske chauffører, der kommer til at udføre kørslen i Danmark.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget vurderes at medføre en lempelse for danske operatører af vejgodstransport som følge af tildelingen af adgangsrettigheder fra Ukraine til operatører fra EU for så vidt angår transit og bilateral international transport, og anerkendelse i Ukraine af kørekort og kvalifikationsbeviser udstedt i EU.

Med hensyn til de ukrainske chaufførers faglige kvalifikationer vurderes det, at anerkendelsen heraf ikke vil medføre væsentlige konsekvenser for samfundsøkonomien af betydning for vækst, beskæftigelse, prisudvikling mv. Det bemærkes i den forbindelse, at anerkendelsen af de ukrainske chaufførers faglige kvalifikationer kan opfattes at bidrage positivt til løsningen af udfordringerne med chaufførmangel, hvis flere chauffører kan udføre kørslen. Dette afhænger dog af, hvor mange ukrainske chauffører, der kommer til at udføre kørslen i Danmark.

8. Høring

Kommissionens henstilling har været sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 19. marts med frist den 22. marts.

Transportministeriet har modtaget følgende høringsvar:

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv støtter forslaget og opfordrer den danske regering til arbejde for, at det vedtages.

Dansk import/eksport af varer fra/til Ukraine og ukrainsk import/eksport af varer fra/til EU er afhængig af en velfungerende vejgodstransport. Ukraine har behov for adgang til det europæiske



marked i den nuværende vanskelige situation. Det er vigtigt for handelen med korn, brændstof, fødevarer og andre varer, som skal sikres hurtigst muligt for at mindske fødevareusikkerheden i Ukraine, i EU og særligt den Tredje Verden.

Derfor bakker Dansk Erhverv op om formålet i forslaget om at liberalisere vejgodstransporten mellem Ukraine og EU og på den måde hjælpe og understøtte den ukrainske økonomi, som er i store vanskeligheder.

Krigen har alvorlige virkninger på transportinfrastrukturen og -aktiviteterne i Ukraine. Jernbane-net er hårdt belastet og prioriteres i høj grad til persontransport, luftrummet og havne ved Sortehavet er spærret, hvilket vanskeliggør eller umuliggør godstransport med disse transportformer.

Alternativet er godstransport ad landevej, og derfor er det afgørende, at der indgås en fælleseuro-pæisk aftale med Ukraine, der liberaliserer vejgodstransporten og gensidigt tildeler adgangsrettigheder til ukrainske operatører og operatører fra EU til hinandens markeder (transit og bilateral transport). Transportbehovet og kapaciteten kan ikke alene baseres på bilaterale aftaler eller det multilaterale kvotesystem (CEMT-systemet).

Det er positivt, at aftalen også vil omfatte bestemmelser om anerkendelse af kørekort og kvalifikationsbeviser for ukrainske chauffører, der transporterer gods til EU.

Det fremgår af forslaget, at aftalen bør finde anvendelse, så længe Ruslands uprovokerede og urettede militære aggression mod Ukraine fortsat har alvorlige virkninger på transportinfrastrukturen og -aktiviteterne. Dansk Erhverv bemærker, at det er uklart, hvornår det vurderes, at dette kriterium ikke længere er opfyldt. Det bør derfor afklares nærmere, og der kan med fordel tilføjes, at aftalen har virkning fx 6 måneder efter, at kriteriet ikke længere er opfyldt, således at markedet har tid til at indstille sig på aftalens udløb.

Bilaterale aftaler og CEMT-systemet

Før krigen i Ukraine har der de seneste år været udfordringer med manglende turtilladelser til Danmark, hvilket har ført til importproblemer i Danmark og store logistiske udfordringer for danske virksomheder. Transportministeren har tidligere været afvisende overfor en mere fleksibel tilgang til udstedelsen af turtilladelser



med argument om, at udvekslingen af tilladelser hviler på et gensidighedsprincip.

Dansk Erhverv opfordrer til, at Danmark er positiv indstillet på at tilpasse sig efterspørgslen og sikrer, at de danske og ukrainske myndigheder kan udstede et tilstrækkeligt antal tilladelser, også efter at nærværende EU-aftale med Ukraine ophører.

DI Transport

DI Transport støtter at der gives mandat til Kommissionen om at indlede forhandlinger med Ukraine om en tidsbegrænset aftale om godstransport ad vej mellem Unionen og Ukraine (KOM(2022) 167.

Det skal bemærkes, at DI Transport tidligere har rejst problemstillingen om antallet af bilaterale kørselstilladelser mellem Danmark og Ukraine og håber at en aftale mellem Unionen og Ukraine kan lette tilværelse for ukrainske godstransportører og den ukrainske befolkning i øvrigt.

ITD

Ruslands invasion af Ukraine er dybt forkastelig og tragisk. Krigen har et utal af konsekvenser og rammer også den europæiske vejtransportsektor hårdt.

Hele Europa oplever i øjeblikket et stort pres på forsyningslinjerne. I EU er der historisk stor mangel på ledig kapacitet, hvilket ikke mindst skyldes en rekordhøj mangel på lastbilchauffører. Alene i Polen er næsten 150.000 ansatte lastbilchauffører direkte omfattet af krigen i Ukraine, da de enten er ukrainske eller belarussiske statsborgere.

Mens mange af de ukrainske statsborgere er taget hjem for at forsvare deres land, har de hviderussiske chauffører også i stort antal forladt lastbilerne af frygt for repressalier fra den europæiske befolkning på grund af deres lands involvering i krigen i Ukraine.

Flere af ITD's medlemmer anslår, at konsekvensen af krigen alene på forøget chaufførmangel betyder en reduktion i kapaciteten på 5-10 procent. Dertil skal lægges de stigende energipriser, uklar og manglende gennemførelse og implementering af EU's Vejpakke og ekstremt lange leveringstider på nye lastbiler og materiel samt stadig eftervirkninger af coronapandemien.



Det kalder på akut handling både fra den danske regering, men også på europæisk plan. Her bør der iværksættes et grundigt arbejde for at sikre, at forsyningssikkerheden kan opretholdes, og at transportbranchens udfordringer bliver løst på en måde, som ikke rammer de europæiske borgere og forbrugere.

Der har hidtil været en stor skepsis i Danmark overfor at åbne det europæiske marked for operatører fra tredjelande for andet end ren humanitær transport. På transportområdet er der delt kompetence mellem EU og medlemslandene, og det er uklart, hvorvidt forslaget til Rådsbeslutning ændrer ved denne kompetencefordeling.

Hvis regeringen skulle ønske at støtte forslaget til rådsbeslutning, skal ITD henstille til, at det meget klart i forslaget kommer til at fremgå, at virksomheder fra Ukraine skal konkurrere på samme vilkår som europæiske transportvirksomheder gør. Dette bør blandt andet omfatte regler om sociale vilkår, kontrol, markedsadgang, uddannelse og adgang til erhvervet.

Derudover kan der med fordel indføres en solnedgangsklausul i aftalen, da det jo desværre kan have ret lange udsigter, før krigen i Ukraine finder sin afslutning. I forslaget til rådsbeslutning fremgår følgende:

It is appropriate that the agreement applies until the impact of Russia's unprovoked and unjustified aggression against Ukraine on transport infrastructures and operations remains severe.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Kommissionens henstilling er generelt blevet modtaget positivt af de øvrige medlemsstater. Der hersker bred enighed om at udvise solidaritet med Ukraine i lyset af den russiske invasion samt om behovet for at handle hurtigt. Flere lande har dog bemærket, at gyldighedsperioden for aftalen er uklar og har udtrykt ønske om indførelse af en solnedgangsklausul. Flere medlemsstater har ligeledes forholdt sig kritisk til den udvidede kompetence, aftalen vil tildele Europa-Kommissionen.



10. Regeringens generelle holdning

Regeringen bakker op om Europa-Kommissionens fokus på at udvise solidaritet med Ukraine, som er stærkt udfordret på alle parametre af Ruslands uprovokerede og uberettigede militære aggression i Ukraine.

Regeringen forholder sig generelt tilbageholdende over for yderligere liberalisering af vejtransporten mellem EU og tredjelande af hensyn til chaufførernes sociale vilkår og retfærdige konkurrenceforhold for det europæiske erhvervsliv, men støtter i lyset af den ekstraordinære situation Europa-Kommissionens ønske om tiltag til understøttelse af den ukrainske økonomi og de internationale forsyningskæder.

Regeringen finder dog, at den nuværende formulering vedrørende aftalernes udløb er for vag og tillægger Europa-Kommissionen for vidtgående kompetencer i fastlæggelsen af aftalens gyldighedsperiode. Regeringen mener derfor, at aftalen bør vedtages med en klart defineret og passende tidsmæssig gyldighedsbegrænsning, eksempelvis indtil udgangen af 2022. Som følge af, at Danmark allerede har dispenseret for tilladelseskrav for ukrainske chauffører indtil udgangen af 2022, vil en gyldighedsperiode for aftalen på under 6 måneder ikke have nævneværdig betydning for Danmark.

I tillæg mener regeringen, at såfremt aftalen vedtages med mulighed for forlængelse, bør denne forlængelsesperiode ligeledes have en klar udløbsdato, ligesom forlængelsen bør godkendes af medlemsstaterne.

Regeringen mener desuden, at aftalen ikke bør skabe præcedens for overførsel af kompetencer fra medlemsstaterne til Europa-Kommissionen på vejtransportområdet.

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.



Europa-Kommissionens henstilling med henblik på Rådets afgørelse om indledning af forhandlinger om en aftale om vejgodstransport mellem Den Europæiske Union og Republikken Moldova

KOM(2022) 168 final

Nyt notat.

1. Resumé

Europa-Kommissionen fremsatte den 6. april 2022 en henstilling med henblik på Rådets godkendelse af indledning af forhandlinger om en aftale om vejgodstransport mellem Den Europæiske Union og Republikken Moldova. Henstillingen er fremsat for at afbøde virkningerne i Republikken Moldova af Ruslands uprovokerede og uberettigede militære aggression mod Ukraine. Republikken Moldova har som følge af russisk militære aktioner mistet muligheden for transit gennem Ukraine af vejgodstransport, og krigen har medført transit af over 350.000 personer på flugt fra Ukraine i Republikken Moldova.

Europa-Kommissionen ønsker at indlede forhandlinger med Republikken Moldova om en aftale på vejgodstransport, der liberaliserer godstransport ad vej via tildeling af gensidige adgangsretigheder til moldoviske operatører og operatører fra EU.

Forslaget vurderes ikke at have lovgivningsmæssige eller økonomiske konsekvenser, og vurderes ikke at have konsekvenser for beskyttelsesniveauet.

Regeringen bakker op om Europa-Kommissionens fokus på at udvise solidaritet med Republikken Moldova, og deler vurderingen af, at den ekstraordinære situation kræver særlige tiltag.

Regeringen mener, at aftalen bør vedtages med en klart defineret og passende tidsmæssig gyldighedsbegrænsning.

Regeringen mener desuden, at aftalen ikke bør skabe præcedens for overførsel af kompetencer fra medlemsstaterne til Europa-Kommissionen på vejtransportområdet.



2. Baggrund

Europa-Kommissionen har ved KOM(2022) 168 final af 6. april 2022 fremsendt forslag til indledning af forhandlinger om en aftale om vejgodstransport mellem Den Europæiske Union og Republikken Moldova.

Forslaget blev modtaget i dansk sprogversion den 19. april 2022.

Vejgodstransporten mellem Republikken Moldova og EU reguleres i øjeblikket af bilaterale aftaler med kvoteordninger vedrørende transit og bilateral handel, og multilaterale licenser gennem Det Internationale Transportforum (ITF) via et multilateralt kvotesystem til anvendelse ved godstransport mellem medlemslandene af Den Europæiske Transportministerkonference (CEMT).

Danmark har i 2022 i henhold til den bilaterale aftale med Republikken Moldova udstedt i alt 100 bilaterale tilladelser til Republikken Moldova.

Republikken Moldova har tiltrådt overenskomsten om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR). Moldoviske operatører, som udfører godstransport på EU's område, skal derfor overholde samme regler for køretid, pauser og hviletid, som gælder i EU i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 561/2006.

Forslaget er fremsat med hjemmel i artikel 218, stk. 3 og 4, i TEUF om bemyndigelse til at indlede forhandlinger om en aftale mellem Unionen og et tredjeland og om Rådets udstedelse af direktiver til forhandleren. Rådet træffer afgørelse med enstemmighed.

3. Formål og indhold

Formålet med Europa-Kommissionens forslag om indledning af forhandlinger af en aftale om vejgodstransport mellem EU og Republikken Moldova er at afbøde virkningerne af Ruslands uprovokerede og uberettigede militære aggression mod Ukraine. Republikken Moldova har som følge af russisk militære aktioner mistet muligheden for transit gennem Ukraine i forbindelse med transport af gods ad vej, og krigen har medført transit af over 350.000 flygtninge fra Ukraine i Republikken Moldova.

Europa-Kommissionen vurderer, at moldoviske operatører ikke har tilstrækkelige tilladelser til vejgodskørsel i EU til rådighed til opfyldelse af behovet for transit i medlemsstaterne, hvilket bringer



langtidskontrakter om levering af fødevarer (særligt landbrugsvarer) i fare. Samtidig er der et øget behov for bilaterale transporter mellem Republikken Moldova og EU, der ikke kan opfyldes på baggrund af eksisterende tilladelser.

Europa-Kommissionen ønsker med aftalen at liberalisere gods-transport ad vej via tildeling af gensidige adgangsrettigheder til moldoviske operatører og operatører fra EU for så vidt angår transit og bilateral international transport mellem EU og Republikken Moldova. Aftalen giver ikke adgang til cabotagekørsel.

Det er Europa-Kommissionens hensigt, at man med aftalen skal medvirke til at sikre EU's interesser i stabilisering af økonomien i Republikken Moldova, særligt i forbindelse med midlertidigt ophold af mere end 350.000 personer på flugt, og formilde konsekvenserne af den russiske aggression på sikkerhedssituationen i EU og ved EU's ydre grænser. Derudover vil aftalen supplere støtten fra EU til Republikken Moldova fra marts 2022 i forbindelse med assistance til ukrainske borgeres flugt fra Ukraine.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Ikke relevant.

5. Nærhedsprincippet

Nærhedsprincippet vurderes overholdt.

6. Gældende dansk ret

Vejgodstransporten mellem Danmark og Republikken Moldova reguleres af en bilateral aftale, som har medført udstedelse af 100 tilladelser for hele år 2022.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En aftale mellem EU og Republikken Moldova om vejtransport vil ikke medføre lovgivningsmæssige konsekvenser i forhold til vejgodstransporten.



Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have samfundsøkonomiske konsekvenser.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget vurderes at medføre en lempelse for danske operatører af vejgodstransport som følge af tildelingen af adgangsrettigheder fra Republikken Moldova til operatører fra EU for så vidt angår transit og bilateral international transport. På baggrund af den gældende bilaterale aftale mellem Danmark og Republikken Moldova, særligt det beskedne omfang af tilladelser, vurderes en aftale mellem EU og Republikken Moldova om vejtransport at have meget beskednen betydning for det danske marked.

8. Høring

Kommissionens henstilling har været sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 19. marts med frist den 22. marts.

Transportministeriet har modtaget følgende høringssvar:

Dansk Erhverv

Baggrunden for forslaget er, at transportsituationen er blevet meget vanskelig for Moldova i lyset af Ruslands militære aggression mod Ukraine. Det tvinger moldoviske vejtransportvirksomheder til at søge alternative ruter for at undgå transit gennem Ukraines område, hvilket hidtil har været den eneste måde, hvorpå de kunne nå tredjelandsmarkeder øst for Ukraine.

Moldoviske transportvirksomheder har imidlertid ikke tilstrækkelige tilladelser til den nødvendige transit gennem de medlemsstater, hvorigennem en sådan transit ville være påkrævet. Dette besværliggør opfyldelsen af kontrakter om levering af varer (særlig



landbrugsprodukter) med deres handelspartnere. Derudover er der et stigende behov for bilaterale transportaktiviteter mellem Moldova og EU, som ikke kan dækkes af de nuværende tilladelser.

Forslaget vil desuden hjælpe den moldoviske økonomi, som er i store vanskeligheder.

Dansk Erhverv støtter på den baggrund op om forslaget og opfordrer den danske regering til arbejde for, at det vedtages.

Det fremgår af forslaget, at aftalen bør finde anvendelse, så længe Ruslands uprovokerede og uberettigede militære aggression mod Ukraine fortsat har alvorlige virkninger på transportinfrastrukturen og -aktiviteterne. Dansk Erhverv bemærker, at det er uklart, hvornår det vurderes, at dette kriterium ikke længere er opfyldt. Det bør derfor afklares nærmere.

DI Transport

DI Transport kan støtte forslaget til Rådsbeslutning om mandat til Kommissionen om at indlede forhandlinger med Moldova om en tidsbegrænset aftale om godstransport ad vej mellem Unionen og Moldova (KOM(2022) 168).

ITD

Ruslands invasion af Ukraine er dybt forkastelig og tragisk. Krigen har et utal af konsekvenser og rammer også den europæiske vejtransportsektor hårdt.

Hele Europa oplever i øjeblikket et stort pres på forsyningslinjerne. I EU er der historisk stor mangel på ledig kapacitet, hvilket ikke mindst skyldes en rekordhøj mangel på lastbilchauffører. Alene i Polen er næsten 150.000 ansatte lastbilchauffører direkte omfattet af krigen i Ukraine, da de enten er ukrainske eller belarussiske statsborgere.

Mens mange af de ukrainske statsborgere er taget hjem for at forsvare deres land, har de hviderussiske chauffører også i stort antal forladt lastbilerne af frygt for repressalier fra den europæiske befolkning på grund af deres lands involvering i krigen i Ukraine.

Flere af ITD's medlemmer anslår, at konsekvensen af krigen alene på forøget chaufførmangel betyder en reduktion i kapaciteten på 5-10 procent. Dertil skal lægges de stigende energipriser, uklar og manglende gennemførelse og implementering af EU's Vejpakke og



ekstremt lange leveringstider på nye lastbiler og materiel samt stadig eftervirkninger af coronapandemien.

Det kalder på akut handling både fra den danske regering, men også på europæisk plan. Her bør der iværksættes et grundigt arbejde for at sikre, at forsyningssikkerheden kan opretholdes, og at transportbranchens udfordringer bliver løst på en måde, som ikke rammer de europæiske borgere og forbrugere.

Der har hidtil været en stor skepsis i Danmark overfor at åbne det europæiske marked for operatører fra tredjelande for andet end ren humanitær transport. På transportområdet er der delt kompetence mellem EU og medlemslandene, og det er uklart, hvorvidt forslaget til Rådsbeslutning ændrer ved denne kompetencefordeling.

Hvis regeringen skulle ønske at støtte forslaget til rådsbeslutning, skal ITD henstille til, at det meget klart i forslaget kommer til at fremgå, at virksomheder fra Moldova skal konkurrere på samme vilkår som europæiske transportvirksomheder gør. Dette bør blandt andet omfatte regler om sociale vilkår, kontrol, markedsadgang, uddannelse og adgang til erhvervet.

Derudover kan der med fordel indføres en solnedgangsklausul i aftalen, da det jo desværre kan have ret lange udsigter, før krigen i Ukraine finder sin afslutning. I forslaget til rådsbeslutning fremgår følgende:

It is appropriate that the agreement applies until the impact of Russia's unprovoked and unjustified aggression against Ukraine on transport infrastructures and operations remains severe.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Kommissionens henstilling er generelt blevet modtaget positivt af de øvrige medlemsstater. Der hersker bred enighed om at udvise solidaritet med Republikken Moldova i lyset af den russiske invasion af Ukraine samt om behovet for at handle hurtigt. Flere lande har dog bemærket, at gyldighedsperioden for aftalen er uklar, og udtrykt ønske om indførelse af en solnedgangsklausul. Flere medlemsstater har ligeledes forholdt sig kritisk til den udvidede kompetence, som aftalen vil tildele Europa-Kommissionen.



10. Regeringens generelle holdning

Regeringen bakker op om Europa-Kommissionens fokus på at udvise solidaritet med Republikken Moldova, hvis transportsektor er udfordret af Ruslands uprovokerede og uberettigede militære aggression i Ukraine.

Regeringen forholder sig generelt tilbageholdende over for yderligere liberalisering af vejtransporten mellem EU og tredjelande af hensyn til chaufførernes sociale vilkår og retfærdige konkurrenceforhold for det europæiske erhvervsliv, men støtter i lyset af den ekstraordinære situation Europa-Kommissionens ønske om tiltag til understøttelse af den moldoviske økonomi og de internationale forsyningskæder.

Regeringen finder dog, at den nuværende formulering vedrørende aftalernes udløb er for vag, og tillægger Europa-Kommissionen for vidtgående kompetencer i fastlæggelsen af aftalens gyldighedsperiode. Regeringen mener derfor, at aftalen bør vedtages med en klart defineret og passende tidsmæssig gyldighedsbegrænsning, eksempelvis indtil udgangen af 2022.

I tillæg mener regeringen, at såfremt aftalen vedtages med mulighed for forlængelse, bør denne forlængelsesperiode ligeledes have en klar udløbsdato, ligesom forlængelsen bør godkendes af medlemsstaterne.

Regeringen mener desuden, at aftalen ikke bør skabe præcedens for overførsel af kompetencer fra medlemsstaterne til Europa-Kommissionen på vejtransportområdet.

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.