



NOTAT

20. januar 2023

2022 - 5952

Baggrundsmateriale til mødet om aktuelle EU-sager den 24. januar

Indholdsfortegnelse

AFI-forordningen (AFIR)	2
ITS-direktivet	4
Single European Sky II+ pakken	6
TEN-T-forordningen	8
Kørekortdirektivet	10
Køre- og hviletidsregler for buschauffører	11



AFI-forordningen (AFIR)

Formål og indhold

Kommissionen præsenterede den 14. juli 2021 forslag til forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, herunder ladestandere. Forslaget er en del af Kommissionens plan for den grønne omstilling i EU, 'Fit for 55'.

Med forslaget foreslår Europa-Kommissionen bindende mål for udrulning af offentligt tilgængelig tank- og ladeinfrastruktur for alternative drivmidler i EU til personbiler og lastbiler, til skibe i havne samt fly på standpladser.

Forslaget opstiller en række afstands- og ladeeffektkrav til ladeparker, der skal opstilles langs det europæiske hovedvejnet kaldet TEN-T til henholdsvis lette og tunge køretøjer. Forslaget indeholder dertil kapacitetskrav til opstilling af offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur til lette køretøjer. Dette krav dimensioneres i forhold til antallet af indregistrerede batteri-elbiler og plug-in hybridbiler.

Forslaget omfatter krav om maksimal afstand på 60 km mellem el-ladeinfrastruktur på TEN-T-hovednettet til lette køretøjer og 60 km eller 100 km til tunge køretøjer på hhv. TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-vejnet. Derudover omfatter forslaget krav om etablering af flydende naturgas-tankinfrastruktur til lastbiler frem til 2025, brint-tankinfrastruktur til køretøjer samt flydende naturgas-tankinfrastruktur til skibe i havne. Endelig skal der også etableres elforsyning til fly ved standpladser i lufthavne og landstrøm til skibe i havne på TEN-T-nettet.

Forslaget er vigtigt for den grønne omstilling, da det understøtter fælleseuropæiske krav til udrulning af alternativ drivmiddelinfrastruktur og derudover kan bidrage til at drive den teknologiske udvikling. Det er således dette forslag, der skal sikre, at eldrevne køretøjer kan benyttes til længere ture i EU.

Kravene til ladeinfrastrukturen til tunge køretøjer har generelt været det vanskeligste tema i forslaget, da der er særligt her er usikkerhed med hensyn til markeds- og teknologiudviklingen.

Forhandlingsituation

Rådet opnåede enighed om en generel indstilling den 2. juni 2022. Der har i forhandlingerne generelt været en deling mellem nord- og vesteuropæiske lande, som har ønsket mere ambitiøse krav, og øst- og sydeuropæiske lande, som har betonet vigtigheden af de økonomiske omkostninger og fleksibilitet.



Europa-Parlamentet har den 19. oktober 2022 vedtaget en række ambitiøse ændringsforslag til forslaget. Ændringsforslagene omfatter på vejtransportområdet bl.a. øgede krav til ladeinfrastrukturens ladeeffekt, fremrykning af årstal for ikrafttræden samt øgede krav om udrulning af brint-tankinfrastruktur. På det maritime område er har Europa-Parlamentet desuden foreslået nye krav om brint- og ammoniak-tankinfrastruktur til skibe i havne.

Der har været afholdt trilogforhandlinger i hhv. oktober og december. 3. forhandling forventes at finde sted den 7. februar 2023.

Det forventes, at det svenske formandskab vil prioritere forslaget højt, og derfor muligvis lykkes med at få vedtaget en endelig forordning, inden deres formandskabsperiode ophører.

Regeringens generelle holdning

Regeringen er positiv for forslaget og de grønne ambitioner heri. EU-krav kan være med til at drive den teknologiske udvikling fremad og fremskynde den grønne omstilling i EU-landene.

Regeringen finder, at man i EU bør have et højt ambitionsniveau for udrulning af infrastruktur for alternative drivmidler til transport. Regeringen finder det positivt, at forslaget adresserer behovet for udrulning af alternativ drivmiddelinfrastruktur til transport i medlemsstaterne, herunder ved at foreslå fælleseuropæiske mål for medlemsstaternes udrulning af infrastruktur for alternative drivmidler til vejtransport, skibsfart samt fly på standpladser i lufthavne. Det er derudover nyt, at der med forslaget stilles EU-krav om udrulning af infrastruktur også til de tunge køretøjer.

Regeringens tilgang til de igangværende trilogforhandlinger er, at ambitionsniveauet ikke bør blive sænket i forhold til niveauet i Rådets generelle indstilling, og gerne hæves.



ITS-direktivet

Formål og indhold

Kommissionen fremsatte den 14. december 2021 forslag til revision af ITS-direktivet. Det eksisterende direktiv opstiller en ramme til støtte for koordineret og sammenhængende indførelse og anvendelse af intelligente transportsystemer (ITS) på tværs af medlemsstaternes grænser og fastsætter de generelle betingelser. I Kommissionens forslag bliver der stillet krav om tilvejebringelse af en række data, som i praksis allerede nu er omfattet af lovgivningens anvendelsesområde. I det nuværende direktiv stilles der dog for nuværende alene krav om, at data skal deles, hvis de er tilgængelige. Desuden dækker kravet for nuværende kun TEN-T-vejnettet. I Kommissionens forslag foreslås det, at det bliver obligatorisk at tilvejebringe al data under anvendelsesområdet, også selv om de ikke for nu er tilgængelige. Desuden vil kravet gælde hele vejnettet (med undtagelse af mindre private veje). Afhængigt af vej- og datatype ønsker Kommissionen således, at kravet gælde fra december 2025, 2026 eller 2028.

Økonomiske konsekvenser ved forslaget

Med undtagelse af kravet om tilvejebringelse af dynamisk data vedrørende ledige pladser på sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer vurderes kravet om tilvejebringelse af data ikke at medføre store konsekvenser for statsvejnettet og dermed for den danske stat.

Det vurderes dog, at opfyldelse af forslagets krav om tilvejebringelse af data på kommunalt niveau kan medføre betydelige omkostninger for kommunerne. 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 forventet årlige driftsomkostninger, hvilket ifølge nuværende regler sandsynligvis skal dækkes af staten igennem et DUT-krav.

Transportministeriet vurderer, at data om ledige pladser på sikrede rasteplasser kan og bør afholdes af chaufførerhvervet, da denne data i høj grad vil være til gavn for erhvervet. Transportministeriet vurderer, at dette er muligt, da det forudsættes, at der kan opkræves betaling for indgangen til rasteplasserne.

Forhandlingsituationen



Rådet nåede til enighed om en generel indstilling den 2. juni 2022. Af den generelle indstilling følger det, at beslutningen om hvilke data, der skal deles, for hvilke vejnet, og fra hvornår, udskydes og vedtages i forbindelse med selvstændigt implementeringsretsakter. I praksis betyder dette, at niveauet for udrulning på det kommunale vejnet først fastlægges i forbindelse med udarbejdelse af senere retsakter, hvilket styrker medlemsstaternes medbestemmelse betydeligt. Dermed kan medlemslandene sikre, at der er overensstemmelse mellem gevinster og omkostninger ved forslaget.

Kommissionen har udtrykt bekymring for, at Rådet lægger op til at udskyde beslutning om geografisk anvendelsesområde og tidsfrister til senere retsakter. Bekymringen går på, at det vil forsinke udrulningen af ITS og sænke ambitionerne i direktivet. Europa-Parlamentet har lagt sig på linje med Kommissionen.

Den første trilog blev afholdt 14. december 2022. Der blev ikke opnået enighed på den første trilog, og det svenske formandskab har meddelt, at de ikke vil prioritere ITS under deres formandskab. Det betyder, at der forventeligt ikke vil ske en udvikling på forslaget det næste halve år.

Regeringens generelle holdning

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 af EU.

Samtidig finder regeringen det vigtigt, at de administrative omkostninger står på mål med de gevinster, som erhvervet får.

Regeringen noterer sig, at der med initiativet vil blive stillet øgede krav til indhentning af data, som ikke understøttes i dag og det oprindelige forslag fra Kommissionen havde store økonomiske omkostninger forbundet med sigsærligt for kommunerne.



Single European Sky II+ pakken

Formål og indhold

Kommissionen fremsatte i september 2020 SES II+ forslaget, der handler om regulering af det Fælles Europæiske Luftrum (Single European Sky – SES). Formålet med forslaget er at tilvejebringe et sikkert europæisk lufttrafikstyringssystem, der effektivt og fleksibelt kan tilpasse kapacitet til efterspørgsel.

Forslaget fastsætter rammerne for organisering af tilsynsmyndigheder og lufttrafikstyringsvirksomheder og lægger op til et friere marked for luftfartstjenester i hele EU. Herudover fastsætter forslaget rammerne for den økonomiske regulering af lufttrafiktjenesterne og grænsefladerne til netværksforvalteren (Eurocontrol). Forslaget sigter således på at skabe overensstemmelse mellem medlemslandenes tilsynsmyndigheder og lufttrafikstyringsvirksomheder og at skabe et mindre fragmenteret marked for lufttrafik og luftfartstjenester i EU.

Forhandlingssituationen

Rådet nåede til enighed om en generel indstilling på rådsmødet den 3. juni 2021.

Trilogforhandlingerne blev indledt i september 2021, som har været kendetegnet ved, at Europa-Parlamentet og Rådet generelt står langt fra hinanden. Der er overordnet set enighed i Rådet om den generelle indstilling. Enkelte lande har dog givet udtryk for, at de kan være mere fleksible i forhold til at imødekomme Parlamentet.

Det forventes *ikke*, at forhandlingerne afsluttes under det svenske formandskab.

Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter forslagets overordnede målsætning, herunder at fastholde og øge ambitionsniveauet for SES med henblik på at høste miljømæssige, kapacitetsmæssige og omkostningsmæssige fordele ved en reduktion af fragmenteringen af det europæiske luftrum.

Det er dog væsentligt for regeringen at sikre, at bestemmelserne om nationale myndigheder ikke ændrer den danske måde at organisere myndighederne på. Herunder at Danmark bibeholder kon-



trol over dansk luftrum, hvilket omfatter udformningen og forvaltningen af luftrummet, og at forslaget ikke kompromitterer Danmarks forpligtigelse gennem Chicago-konventionen til at have fuldstændig og udelukkende højhedsret over luftrummet over vores territorium

Endvidere er det regeringens holdning, at forslaget muliggør opretholdelsen af den eksisterende nationale danske myndighedsstruktur, dvs. at Danmark forbliver designerende og certificerende myndighed af lufttrafiktjenester i dansk luftrum og bibeholder sine beføjelser over disse lufttrafik-tjeneste udbydere. Dette indebærer også, at Kommissionen eller andre EU-enheder ikke får beføjelser til at sanktionere danske lufttrafiktjenesteudbydere for manglende overholdelse af deres præstationsplaner.



TEN-T-forordningen

Formål og indhold

Det transeuropæiske transportnet (TEN-T) er en EU-politik, der fastlægger de geografisk vigtigste transportnet i EU, samt fælleskrav og standarder for de enkelte transportformer, der indgår på TEN-T-nettet. TEN-T-forordningen blev vedtaget i 2013.

Kommissionen offentliggjorde den 14. december 2021 forslag til revision af TEN-T-forordningen. Kommissionens forslag har overordnet til formål at skabe en grønnere europæisk infrastruktur, der understøtter en effektiv transport af passagerer og varer på tværs af Europa, hvilket Kommissionen ønsker at realisere ved, at:

1. øge infrastrukturkravene til de enkelte transportformer på TEN-T-nettet.
2. øge medlemsstaternes administrative forpligtigelser i implementeringen af TEN-T-nettet.
3. styrke Kommissionens beføjelser i implementeringen
4. ændre de geografiske TEN-T-kort.

For så vidt angår **punkt 1** foreslås antallet af tekniske krav til infrastrukturen på TEN-T-nettet øget. Dette gælder eksempelvis på jernbaneområdet, hvor Kommissionen stiller krav om godstogs-længde og gennemsnitlige minimumshastigheder.

For så vidt angår **punkt 2** følger der med forslaget en række administrative forpligtigelser, eksempelvis kravet om, at medlemsstaterne skal sikre overensstemmelse mellem de nationale infrastrukturplaner og TEN-T-politikken.

For så vidt angår **punkt 3** foreslås det, at Kommissionen gives beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter, hvorigennem rammerne for TEN-T-nettet fastlægges. Det har til formål at sikre rettidig implementering af bestemmelserne for TEN-T-nettet.

For så vidt angår **punkt 4** foretager Kommissionen en række ændringer af de geografiske TEN-T-kort. Med hensyn til de danske TEN-T-kort foreslår Kommissionen en række mindre justeringer, herunder tilføjelsen af fire nye byknudepunkter, en reduktion i antallet af danske TEN-T-havne samt tilføjelsen af vejstrækningen.

Forhandlingssituationen

Rådet opnåede enighed om en generel indstilling den 5. december 2022 på forslaget.

Der har blandt medlemsstaterne i forhandlingerne været generel opbakning til forslaget. Et stort flertal af medlemsstater har dog i større eller mindre grad udtrykt bekymring i forhold til de øgede



krav, som forslaget pålægger medlemsstaterne. Bekymringerne skyldes, at kravene kan have store økonomiske konsekvenser og medføre store administrative byrder for medlemsstaterne. Herudover har en række medlemsstater i forhandlingerne fremført synspunktet om, at det er vigtigt, at Kommissionen ikke får for vidtrækkende beføjelser i implementeringen af TEN-T-nettet.

Det er forventningen, at trilogforhandlingerne mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen påbegynder under svensk formandskab, forventeligt i februar eller marts 2023.

Regeringens generelle holdning

Regering støtter forslaget og finder det fornuftigt, at der foretages en revision af TEN-T-forordningen.

Regering støtter den overordnede målsætning om udbygningen af et fælles europæisk transportsystem, der effektiviserer og øger mobiliteten. Regeringen er endvidere positiv over for, at forslaget fastsætter ambitiøse målsætninger for, hvordan forordningen understøtter målsætningerne, som fastsat i Den europæiske grønne pagt.

Regeringen er positive over for den generelle indstilling, der blev opnået på Rådsmødet den 5. december 2022, hvor Danmark er blevet imødekommet på en lang række af sine synspunkter. Dette gælder blandt andet:

- Kravet om etablering af sikre parkeringsområder med en maksimal distance på 100 km, som er blevet opblødt, idet man fra dansk side ser etableringen af sikre parkeringsområder er en opgave, der tilfalder erhvervet og ikke medlemsstaterne.
- Kravene til byer på TEN-T-nettet (byknudepunkter), som er reduceret, idet man fra ser udviklingen af infrastrukturen i byerne som først og fremmest et lokalt anliggende.
- Kommissionens beføjelser i implementeringen af TEN-T-nettet, som er blevet begrænset. En række medlemsstater, herunder Danmark, har argumenteret for behovet for en begrænsning af Kommissionens beføjelser, idet prioriteringen og udviklingen af infrastrukturen først og fremmest er en medlemsstatskompetence.

Fra dansk side vil man i trilogforhandlingerne arbejde for, at den endelige tekst for de tre ovenstående punkter og andre prioriterede danske områder ligger så tæt op af den generelle indstilling som muligt.



Kørekortdirektivet

Kørekortdirektivet fastsætter fælles EU-regler for kørekort, herunder en model for gensidig anerkendelse af kørekort blandt medlemslandene. Direktivet har til formål at styrke færdselssikkerheden og den frie bevægelighed.

Kommissionen foreslår en revision af Kørekortdirektivet med det formål at gøre det nuværende direktiv tidsvarende ift. blandt andet digitalisering og ny teknologi. Derudover afsøger Kommissionen, hvordan direktivet kan indrettes, så det kan understøtte den grønne omstilling, for eksempel ved at øge mulighederne for at tage kørekort i biler med automatgear, da el- og hybridbiler netop har automatgear. Herudover kan emner, der tages op i revisionen være helbredskrav og bopælskrav i forhold til udstedelse af kørekort-

Kommissionen oplyser, at de sigter mod fremsættelse af et nyt kørekortdirektiv i første kvartal af 2023.



Køre- og hviletidsregler for buschauffører

Køre- og hviletidsreglerne fastsætter rammerne for, hvordan og hvor længe bus- og lastbilchauffører i EU må køre, før de skal holde hvil. Kommissionen ønsker, at tilpasse regelsættet, så det i højere grad tager højde for de sektorspecifikke forhold relateret til buschaufførers erhvervsmæssige kørsel, ligesom Kommissionen vil lave en række præciseringer.

Kommissionen har oplyst, at de forventer at fremsætte en revision af de eksisterende regler i 1. kvartal 2023. Ifølge Kommissionen er formålet med det kommende forslag at forbedre buschaufførers arbejdsforhold, herunder modvirke stress og træthed i chaufførbranchen, og derved øge trafiksikkerheden. Derudover skal forslaget sikre en mere lige og fair konkurrence mellem chauffører, der kører internationalt og chauffører, der kører nationalt. Kommissionen ønsker derudover, at revisionen skal medføre en højere efterlevelse af reglerne på området. Kommissionens forslag forventes at indeholde bestemmelser, som giver fleksibilitet i forhold til de nuværende regler om pauser og hviletider på området.