



SAMLENOTAT

4. juni 2024

2024-1386

Indhold

Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde, om ændring af direktiv 2012/34/EU og om ophævelse af forordning (EU) nr. 913/2010 ...	2
Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådets Direktiv om ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægte i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet	27
Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om den EU-dækkende virkning af visse frakendelser af førerretten	57
Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 92/106/EØF for så vidt angår en støtteramme for intermodal godstransport og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 for så vidt angår beregning af besparelser i eksterne omkostninger og generering af aggregerede data	67
Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om passagerrettigheder i forbindelse med multimodale rejser.....	101
Rådskonklusioner om den Europæiske Revisionsrets særberetning 04/2024 "Opfyldelse af EU's trafikikkerhedsmål: Indsatsen skal op i gear"	134



Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde, om ændring af direktiv 2012/34/EU og om ophævelse af forordning (EU) nr. 913/2010

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i marginen.

KOM (2023) 443

1. Resumé

Kommissionen har den 11. juli 2023 fremsat et forslag til forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde, om ændring af direktiv 2012/34/EU og om ophævelse af forordning (EU) nr. 913/2010.

Den danske sprogversion er oversendt den 22. september 2023.

Formålet med forslaget er ifølge Kommissionen at optimere anvendelsen af kapacitet på den europæiske jernbaneinfrastruktur og sikre en mere effektiv styring af trafikken, således at der skabes plads til mere trafik på jernbanenettet, og kvaliteten højnes.

Forslaget omfatter indførelsen af nye processer for tildeling af kapacitet af hensyn til bedre at kunne opfylde behovene i de forskellige jernbanemarkedssegmenter, navnlig inden for godstransport og grænseoverskridende transport, hvor det ifølge Kommissionen er vanskeligt at få kapacitet i en tilstrækkelig mængde og kvalitet.

Derudover bliver Det Europæiske Netværk af Infrastrukturforvalteres (ENIM's) rolle generelt styrket, og der indføres som noget helt nyt en kompensationsordning ved ændringer af tidligere tildelt kapacitet.

Forslaget erstatter bestemmelser om kapacitetstildeling i markedsåbningsdirektivet (2012/34/EU) og ophæver samtidig forordningen om godstogskorridorer ((EU) nr. 913/2010). Med forslaget nedlægges godstogskorridorerne derfor.

Forslaget vurderes at have lovgivningsmæssige konsekvenser, statsfinansielle konsekvenser og erhvervsøkonomiske konsekvenser.



Regeringen er positiv over for forslaget intensjon, men er bekymret for, at forslaget indeholder en række elementer, der kan have negative konsekvenser for den danske jernbane. De negative konsekvenser skal afsøges nærmere i forbindelse med afklaring af en række upræcise elementer i forslaget. Regeringen vil arbejde for en forsimpning og konkretisering af forslaget, således at forslagets forpligtelser og rettigheder bliver gennemskuelige. Ligeledes vil regeringen arbejde for at reducere de økonomiske konsekvenser forbundet med forslaget.

Regeringen er positiv over for det seneste kompromisforslag, hvor danske synspunkter generelt er blevet tilgodeset. Regeringen vurderer det sandsynligt, at det belgiske formandskab opnår generel indstilling på forslaget ved rådsmødet (transport) den 18. juni 2024.

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2023) 443 af 11. juli 2023 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneområde, om ændring af direktiv 2012/34/EU og om ophævelse af forordning (EU) nr. 913/2010. Forslaget er oversendt til Rådet den 22. september 2023 i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat med hjemmel i artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TFEU) og behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure, jf. traktatens artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal. Til grund for forslagets fremsættelse ligger en af Kommissionen udarbejdet konsekvensanalyse.

Forslaget er et element i den europæiske grønne pagt og strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet. Mens størstedelen af passagerbefordring med jernbane i EU er indenlandsk, er omkring halvdelen af godstrafikken grænseoverskridende, og Kommissionen forventer, at efterspørgslen efter grænseoverskridende jernbanetjenester vil stige. Kommissionen har i den forbindelse vurderet, at en indsats på EU-plan er afgørende for at forbedre punktligheden og pålideligheden af grænseoverskridende trafik.

Der blev med en evaluering af anvendelsen af forordningen om godstogskorridorer foretaget i 2021 konstateret en række udfordringer. Generelt blev det konstateret, at målene i forordningen ikke var nået, og at der blev gjort begrænset brug af godstogskorridorer. Med forordningsforslaget ønsker Kommissionen derfor at nedlægge godstogskorridorer og ophæve forordningen herom.



3. Formål og Indhold

Kommissionens overordnede formål med forslaget er at forbedre den internationale jernbaneinfrastrukturkapacitet og trafikstyring heraf for på den måde at skabe grundlag for at fremme internationale jernbanetransporter.

Forslaget tilsigter at optimere anvendelsen af kapacitet på den europæiske jernbaneinfrastruktur og sikre en mere effektiv styring af trafikken, således at der skabes plads til mere trafik på jernbanenet og kvaliteten højnes.

Kommissionen ønsker med forslaget at korrigere forhold, som Kommissionen siden godstogsforordningens (2010) og markedsåbningsdirektivets (2012) ikrafttrædelse har vurderet utilstrækkelige. Forslaget har til hensigt at erstatte de eksisterende regler om forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet og trafikstyring i forordningen om godstogskorridorer og i markedsåbningsdirektivet (2012/34/EU) af hensyn til at skabe en fælles ramme for hele EU-jernbanenet.

I forslaget lægges der op til en større overdragelse af beslutningskompetence til fælles europæiske organer på områder såsom kapacitetstildeling, kompensation, trafikstyring m.v. Der vil således foretages en øget centralisering i EU.

Det skal bemærkes, at forslaget ikke kun retter sig mod grænseoverskridende trafik, men ligeledes kan få betydning for ren national og lokal trafik.

Kapacitetstildeling

Kommissionen har til hensigt at strømline og ajourføre reglerne for forvaltning af jernbaneinfrastrukturkapacitet, således at man bedre kan opfylde behovene i de forskellige jernbanemarkedssegmenter, herunder særligt i forhold til grænseoverskridende godstogstransport. Dette er navnlig af hensyn til, at det inden for godstransport og grænseoverskridende transport er det vanskeligt at få kapacitet i en tilstrækkelig mængde og kvalitet til at opfylde kundernes behov.

Mere konkret foreslår Kommissionen, at infrastrukturforvalteren for en periode på mindst fem år frem planlægger kapaciteten på sit jernbanenet. Formålet er at forsøge at foregribe efterspørgslen efter jernbanetjenester og afspejle den kapacitet, der er tildelt gennem eksempelvis rammeaftaler. Kanaltildeling skal også ske på årsbasis



gennem køreplaner og skal være særlig brugbar på overbelastede eller stærkt udnyttede strækninger af jernbanenettet. Endelig skal der åbnes op for ansøgninger om kapacitetstildeling tæt på driftstidspunktet, hvilket vil være mere egnet til ad hoc-kørsel.

Der lægges ligeledes op til øget koordination og samarbejde mellem infrastrukturforvalterne om kapacitetstildeling til grænseoverskridende trafik, således at når en infrastrukturforvalter modtager en ansøgning om kapacitetsrettigheder på flere jernbanenet, vil den pågældende infrastrukturforvalter koordinere ansøgningen med de andre berørte infrastrukturforvaltere.

Herudover indarbejder forslaget elementer fra arbejdet med det nye køreplanskoncept TTR (Time Table Redesign) i europæisk lovgivning med henblik på at optimere anvendelsen af kapacitet på den europæiske jernbaneinfrastruktur, jf. artikel 16-18.

Etablering af ENIM

Det fremgår af forslaget, at der oprettes et nyt organ kaldet ENIM. ENIM (European Network of Infrastructure Managers), som et organ bestående af medlemsstaternes infrastrukturforvaltere. ENIM bliver tildelt ansvar for koordination og kommunikation m.v. inden for blandt andet kapacitetstildeling og trafikstyring. ENIM kan afgive anbefalinger og henstillinger til infrastrukturforvalterne og ikke træffe afgørelser om nationale forhold i medlemsstaterne. Fra Danmark vil det være Banedanmark, som deltager i organet.

Det fremgår derudover af forslaget, at ENIM inden 2027 skal have udviklet og vedtaget europæiske rammer for kapacitetsforvaltning, for koordinering af grænseoverskridende trafikstyring, håndtering af forstyrrelser og krisestyring og for præstationsvurdering uden nærmere beskrivelse af, hvordan det konkret skal organiseres. Rammerne skal danne grundlag for samarbejdet mellem infrastrukturforvaltere, og enhver afvigelse fra rammerne bør begrundes af infrastrukturforvaltere.

Ifølge forslaget får Kommissionen en rolle som medlem uden stemmeret i ENIM. Kommissionen får herved tildelt en slags superviserende rolle på en række områder, der hidtil har ligget hos medlemsstaternes infrastrukturforvaltere. Kommissionen får således en vigtig rolle i forhold til det løbende arbejde fremadrettet, og får mulighed for at stramme reguleringen yderligere gennem delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter på nærmere definerede områder efter vedtagelse af forordningen.



Der lægges desuden op til, at Kommissionen skal kunne bede om rådgivning hos et nyt uafhængigt præstationsvurderingsorgan, som skal bestå af uafhængige eksperter med erfaring inden for jernbanetransport fra forskellige interessentgrupper. Organet skal kunne vurdere jernbaneinfrastrukturens og jernbanetransportens resultater.

Kompensationsordning

Der indføres en kompensationsordning, således at hvis en infrastrukturforvalter eller en ansøger ikke opfylder sine forpligtelser med hensyn til en tildelt kapacitetsrettighed, og hvis dette resulterer i en ændring, der kategoriseres som væsentlig, skal den part, der iværksatte ændringen, kompensere den anden part. Kompensationsordningen gælder for hele jernbanenettet, altså både national og grænseoverskridende trafik.

Det vil være op til et flertal i ENIM at fastsætte harmoniserede vilkår for kompensation, herunder hvilke elementer der skal indtænkes (tab af passagerindtægter, udgifter til rejsegodtgørelse, m.v.), og hvornår kompensation kan udløses (eksempelvis om nedsættelse af hastighed udgør en kapacitetsrestriktion, som udløser kompensationsret).

Ved ændringer i en tildelt kapacitetsrettighed, som påvirker kapacitetsrettigheder (og udnyttelsen heraf) på tværs af grænser, vil infrastrukturforvalteren imidlertid til en vis grad skulle betale kompensationen for hele den tværnationale strækning.

Kommissionen bemyndiges til at vedtage gennemførelsesretsakter, der fastsætter betingelser, som giver anledning til udbetalingen af kompensation, kategoriseringen af ændringer af kapacitetsrettigheder og metoderne til fastsættelse af kompensationsniveauerne. Dette er tiltænkt som en mulighed i tilfælde af vedvarende uenighed i ENIM, eller hvis Kommissionen vurderer, at de af ENIM fastsatte vilkår ikke er rimelige.

Det bemærkes, at der ikke er ret til kompensation i tilfælde af force majeure. Dog er force majeure-begrebet i Kommissionens forslag noget snævrere end de muligheder, der i dag kan begrunde en ændring i kapaciteten.

Forslaget lægger op til tættere involvering af de nationale tilsynsorganer, i dansk kontekst Jernbanenævnet, også i forbindelse med tilbagekaldelse af tildelt kapacitetsrettighed og kompensation som



følge heraf, jf. artikel 40. Det vil være op til de nationale tilsynsorganer at beslutte størrelsen af den kompensation, som infrastrukturforvalteren skal betale.

Delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter

Forslaget lægger op til, at Kommissionen får bred mulighed for at stramme reguleringen i forslaget yderligere, herunder ved at fastsætte flere vilkår og krav over for eksempelvis infrastrukturforvaltere, på nærmere definerede områder gennem delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter. Muligheden for at vedtage delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter fremgår af flere artikler i forslaget. Eksempelvis får Kommissionen mulighed for at vedtage delegerede retsakter med henblik på at stramme reglerne for kapacitetsrestriktioner som følge af eksempelvis infrastrukturarbejder (fx sporarbejde), såfremt Kommissionen mener, at visse arbejder får for mange konsekvenser for jernbanevirksomhederne, jf. artikel 10 (8). Ligeledes vil Kommissionen som førnævnt kunne vedtage gennemførelsesretsakter med betingelser for kompensation, jf. artikel 40 (7).

Nedlæggelse af korridorer

Med forslaget ophæves forordning (EU) nr. 913/2010 om godstogskorridorer i 2029, idet en evaluering af forordningen har vist, at særskilt forvaltning af kapaciteten i godstogskorridorerne og i resten af nettet ikke er effektiv.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver.

Europa-Parlamentet vedtog sin førstelæsning af forslaget den 12. marts 2024. Læsningen indeholder en del ændringer, der overordnet set vedrører aktørernes roller og beføjelser samt rammerne for kompensationsordningen. Europa-Parlamentets førstelæsning læner sig generelt set i retning af Kommissionens forslag. Tilly Metz (Group of the Greens/European Free Alliance) er udpeget som ordfører.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen lægger vægt på, at der er behov for en EU-indsats for at fjerne hindringer i EU-lovgivningen for gennemførelsen af sektorinitiativer til modernisering af kapacitetsforvaltningen. Ifølge



Kommissionen kan en mere effektiv international koordinering opnås ved klare juridiske rettigheder og forpligtelser, som i hvert fald i et vist omfang skal harmoniseres i hele EU. Hvis der ikke tages hånd om problemet på EU-plan, kan manglen på harmonisering/interoperabilitet mellem digitale værktøjer ifølge Kommissionen føre til indførelse af divergerende, inkompatible systemer i forskellige medlemsstater.

Kommissionen vurderer på ovenstående baggrund, at forslaget overholder nærhedsprincippet.

Jernbaneområdet er grænseoverskridende, og der er derfor i et vist omfang behov for fælles europæiske regulering. Herudover er området allerede reguleret på EU-niveau. Regeringen er derfor enig i, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

I dag er bestemmelser om jernbaneinfrastrukturkapacitet og trafikstyring reguleret i markedsåbningsdirektivet og i godstogsforordningen.

Markedsåbningsdirektivet er implementeret i dansk ret gennem jernbaneloven.

I jernbaneloven fremgår bestemmelser om kapacitetstildeling af kapitel 3 og kapacitetstildeling og trafikstyring af kapitel 5. Bestemmelserne om kapacitetstildeling er nærmere udmøntet i bekendtgørelse nr. 1245 af 10. november 2015 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. og bekendtgørelse nr. 1503 af 29. juni 2021 om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser.

I forhold til kompensation er bestemmelser vedrørende de aflysningsgebyrer m.v., som jernbanevirksomhederne skal betale til infrastrukturforvalteren ved sen aflysning af tildelt kapacitet, nærmere udmøntet i bekendtgørelse nr. 914 af 22. juni 2023 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

Desuden er bestemmelser om Jernbanenævnet behandlet i jernbanelovens kapitel 16 og nærmere udmøntet i bekendtgørelse nr. 2424 af 13. december 2021 om Jernbanenævnet.



7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget vil flytte bestemmelser om kapacitetsforvaltning fra markedsåbningsdirektivet (2012/34/EU) til forslaget, som vil have direkte virkning og ikke skulle implementeres gennem national lovgivning.

Idet markedsåbningsdirektivets bestemmelser om kapacitetsforvaltning er implementeret i jernbaneloven, vil disse skulle ophæves i jernbaneloven.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Det vurderes, at forslaget vil medføre negative statsfinansielle konsekvenser.

Etableringen af supranationale organer forventes at medføre kontrolmekanismer og administration, som vil føre til øgede administrative byrder for danske myndigheder. Nye beslutningsprocesser ventes at forsinke og komplicere infrastrukturforvalteres kapacitetsforvaltning og føre til kapacitetsforvaltning, der oftere vil være ugunstig for Banedanmarks infrastrukturprojekter og indenlandsk passagertrafik.

Forslaget vil også medføre behov for at implementere det nye køreplanskoncept for tildeling af kapacitet (Timetable Redesign/TTR) og sikre oplæring og træning af medarbejdere. Hertil kommer et behov for store IT-investeringer, da der skal laves integrerede systemer for kapacitetstildeling m.v., som skal fungere sammen på tværs af Europa. Dette kan medføre betydelige udgifter for Banedanmark og andre infrastrukturforvaltere.

Herudover vil Kommissionen indføre en kompensationsordning, hvor jernbaneinfrastrukturforvaltere vil have udsigt til at skulle betale kompensation for ændringer og aflysninger af jernbanevirksomhedernes tildelte kapacitet. Beløbsstørrelser på de foreslåede kompensationer fremgår ikke af forslaget, idet de skal fastlægges af ENIM, alternativt Kommissionen gennem gennemførelsesretsakter, efter forslaget er vedtaget. Statsfinansielle omkostninger forbundet med kompensationsordningen er derfor forbundet med væsentlig usikkerhed.



Forslaget kan betyde, at der på EU-niveau kan træffes afgørelse om kompensationer, der vil få negative statsfinansielle konsekvenser, herunder ved grænseoverskridende rejser. Hvis infrastrukturforvalteren eksempelvis skal betale en kompensation til en jernbanevirksomhed, skal kompensationsudbetalingen afholdes af infrastrukturforvalterens bevillinger givet på Finansloven. Hvis en jernbanevirksomhed, der har en trafikløberkontrakt med Transportministeriet, omvendt skal betale en kompensation, kan det betyde, at denne udgift skal afholdes af den kontraktbetaling, som Transportministeriet (staten) yder til jernbanevirksomheden for at udførelse offentlig service trafik.

Der lægges dog på nuværende tidspunkt op til, at kompensationsordningen ikke gælder i tilfælde af force majeure, eller hvis infrastrukturforvalteren kan anvise alternative ruter til ansøgeren. Sidstnævnte undtagelsesmulighed bliver svær for Danmark at gøre brug af, idet Danmark har en geografisk udfordring ved et spinkelt baneland stort set uden omkørselsmuligheder. Her tænkes det dog, at en delvis løsning vil komme, når Femern-Belt forbindelsen forventes åbnet i 2029.

Som noget nyt lægges der i forslaget op til, at det skal være muligt at tildele kapacitet til jernbanevirksomheder helt op til 5 år ud i fremtiden, hvor det på nuværende tidspunkt tidligst sker ét år før, at kapaciteten skal benyttes. Ændringen kan have stor betydning for fremtidige handlerum og fleksibilitet med hensyn til planlægning af infrastrukturprojekter, vedligeholdelse og fornyelse, og kontrakter med entreprenører.

Der vil være risici for øget behov for træk på den centrale anlægsreserve, fordyrelser af projekter, herunder forøgede tilbudspriser, samt opbygning af et vedligeholdelsesmæssigt efterslæb på banen og et dertil følgende behov for yderligere finansiering af vedligehold af banen.

Kommissionen får også gennem forslaget mange monitoreringsmuligheder samt en række muligheder for efterfølgende at regulere områder. Alt efter hvad denne regulering udmøntes i, kan det også være udgiftsdrivende.

Forslaget kan isoleret set forventes at medføre øget transportarbejde på bane og reduceret transportarbejde på lastbiler. Forslaget vil derfor kunne medføre et mindre provenu fra energiafgifter og køretøjsrelaterede afgifter.



Det bemærkes, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme, jf. Budgetvejledningens bestemmelser herom.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Det er forventningen, at forslaget samlet set vil medføre negative samfundsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget medfører oprettelse af flere europæiske organer samt overdragelse af beslutningskompetence på områder såsom kapacitetstildeling, kompensation, trafikstyring mv. Da langt størstedelen af jernbanetrafik i Danmark, og i EU generelt, er national, kan forslaget medføre, at processer bliver besværliggjorte, bureaukratiske og forsinkede, når flere regulerende instanser på EU-niveau skal involveres.

En øget centralisering ved for eksempel tilbagekaldelse af kapacitet og sporspærringer risikerer at modarbejde projekter på jernbanen. Såfremt tidsplaner i jernbaneprojekter vil blive påvirket af tilbagekaldelser i kapacitet fra de centraliserede europæiske organer, vil det kunne resultere i store negative konsekvenser. Endvidere kan dette føre til forstyrrelser af togdriften og køreplaner til gene for passagerer (fx pendlere) og dermed påvirke samfundsøkonomien negativt.

Hertil kan der skabes skæve incitamenter til at reservere unødigt meget kapacitet til at gennemføre anlægsprojekter for at undgå, at eventuelle forsinkelser udløser kompensation til jernbanevirksomheder. Dette vil modarbejde forslagets formål om mere og bedre udnyttelse af jernbanekapaciteten.

Forslaget medfører dog positive samfundsøkonomiske konsekvenser i form af bedre udnyttelse af den tilgængelige jernbanekapacitet, både nationalt og på EU-plan. Særligt introduktionen af rullende planlægning vil have en positiv effekt på afviklingen af trafik på godsområdet, idet den noget kortere planlægningshorisont bringer bestilling af kapacitet tættere på togkørslen og derfor også tættere på et tidspunkt, hvor der er større klarhed over de faktiske behov.

Samlet set skønnes det dog, at de positive samfundsøkonomiske konsekvenser ikke vil kunne opveje for de negative.



Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes samlet set at medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Jernbanevirksomhederne vil få reduceret byrder ved ansøgning om kanaltildeling til grænseoverskridende rejser, idet de ved blot én ansøgning efter forslaget kan få tildelt de krævede kanaler i de forskellige medlemslande. Derudover vil de som noget nyt kunne få kompensation, såfremt infrastrukturforvaltere ændrer ved en allerede tildelt kanal, eksempelvis som følge af sporspæringer, eller hvis baneinfrastrukturen ikke er vedligeholdt i tilstrækkeligt omfang.

Omvendt vil jernbanevirksomhederne også kunne blive pålagt at betale kompensation til infrastrukturforvaltere, hvis en ændring til kapacitetstildeling er forårsaget af jernbanevirksomheden.

Forslaget forventes dog at medføre behov for øgede ressourcer til Jernbanenævnet til at varetage de nye opgaver, der følger af forslaget. Nævnets omkostninger forbundet hermed forventes at kunne dækkes af en øget afgiftsopkrævning fra de jernbanevirksomheder, som Jernbanenævnet fører tilsyn med efter jernbanelovens regler.

Det forventes samlet set, at forslagets positive gevinster for erhvervslivet overstiger de negative.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget vurderes ikke at have betydning for beskyttelsesniveauet.

8. Høring

Kommissionens forslag blev sendt i høring i EU-specialudvalget for transport den 19. juli 2023. Frist for fremsendelse af hørings svar var den 6. september 2023.

Transportministeriet har modtaget følgende hørings svar:

Dansk Erhverv:

Den europæiske passagertogs- og godstogstrafik fungerer ikke altid optimalt, hvilket der er mange årsager til. En optimal udnyttelse af jernbanenettet og dets kapacitet har mange fordele for jernbaneoperatørerne, herunder klimamæssigt men også omkostningsmæssigt. Det kan Kommissionens forslag hjælpe til med.



Dansk Erhverv støtter forslaget, der sigter på at øge tilgængeligheden af infrastruktur gennem bedre planlægnings- og tildelingsprocesser og forbedret koordinering på tværs af grænserne. Udfordringer er grænseoverskridende og skal løses på EU-niveau.

Infrastrukturforvalterne af jernbanenettet spiller en afgørende rolle i at sikre forskellige jernbanekunders behov. Derfor er det vigtigt, at regulering af dem er tidssvarende. Infrastrukturforvalterne skal have de rette rammevilkår men også pålægges forpligtelser, der fordrer den bedst mulige udnyttelse af jernbanenettet, hvor jernbanevirksomhedernes behov og anmodninger i videst muligt omfang bliver opfyldt i samspil med hensyn til infrastrukturen.

Hensigten med forslaget om at indføre bedre koordineringsmekanismer på EU-plan for at lette grænseoverskridende jernbanetransport, der skal sikre, at jernbanegodstransportens behov for infrastrukturkapacitet integreres fuldt ud og i højere grad tages i betragtning i kapacitetsforvaltningen af hele nettet, hilses velkommen.

Et styrket samarbejde inden for det europæiske netværk af infrastrukturforvaltere er positivt. Kapacitetsflaskehalse på jernbanenettet er et problem, som forslaget skal arbejde på at forbedre, så det i højere grad bliver muligt for godstransporten at finde kapacitet, når transportbehovet er der. Prioriteringen af kapacitet til gods på banen kan til tider være en udfordring, som giver forstyrrelser i forsyningskæderne, og derfor vil ekstra kapacitet være kærkommen på området.

Det er også vigtigt, at der er fri og lige adgang til jernbanenettet, og at tildelingen af kapacitet foregår på en smidig og fleksibel måde, og det skal ændringer understøtte.

Dansk Industri:

DI Transport finder Kommissionens initiativ hensigtsmæssigt, og kan tilslutte os formålet med forslaget, der skal fremme den grønne omstilling og effektivisere den europæiske jernbaneinfrastruktur og kapacitet. Det er dog væsentligt, at initiativet ikke leder til yderligere bureaukratisering.

DI Transport bifalder i særdeleshed, at der lægges op til øget koordinering og samarbejde mellem infrastrukturforvalterne og kapacitetstildelingen til grænseoverskridende trafik, herunder intentionen om etableringen af et "one-stop-shop" system ved tildeling af kanaler.



Med forslaget lægges der op til at styrke visse dele af ENIMS' virkefelt. Det er dog vigtigt, at ENIMS ikke tildeles beføjelser på de nationale forhold. Vi bemærker imidlertid positivt, at forslaget lægger op til, at der kan afgives anbefalinger og henstillinger til infrastrukturforvalterne. ENIMS får til opgave at udvikle en europæisk ramme for koordinering af grænseoverskridende trafik mv. men det synes dog noget upræcist beskrevet.

Det fremgår af forslagets betragtning 12, at man skal have mulighed for at reservere kanalkapacitet for operatører med relativt ustabil/ svingende behov. Herved kan der være en risiko for at man blokerer kapacitet, der ikke udnyttes. Det er derfor afgørende, at der findes en balanceret løsning, der tager for højde godstransportens behov uden at blokere unødigt for passagertransporten.

Vi bemærker, at forslaget lægger op til at Kommissionen kan vedtage delegerede retsakter med henblik på at sikre en effektiv tildelingsproces. Vi finder, at delegerede retsakter kun bør finde anvendelse på en transparent, og for markedet gennemskuelig vis, og efter rådgivning fra ENIM eller ENRBB.

Der lægges op til ikrafttræden den 1. januar 2026. Vi bemærker dog, at der på visse områder lægges op til at ikrafttræden først finder sted efter december 2029. De områder, der senere træder i kraft er ret centrale områder, herunder søgning af kapacitet på tværs af medlemslandene. Vi finder, at det må undersøges, om disse elementer kan implementeres tidligere.

DSB:

DSB byder velkommen, at EU-Kommissionen ønsker at styrke den internationale jernbanetransport. Det er positivt, at EU-Kommissionen vil forbedre og øge kapaciteten på det internationale jernbaneland. Det nuværende set-up for tildeling af kanaler er uhensigtsmæssigt ift. at sikre en bedre udnyttelse af infrastrukturen særligt i forbindelse med sporarbejder. Endvidere mangler infrastrukturforvalterne økonomiske incitamenter til at tilgodese operatørerne og dermed kunderne både nationalt og på tværs af grænserne.

DSB bifalder, at der med forslaget lægges op til en øget koordination og samarbejde mellem infrastrukturforvalterne om kapacitetstildeling til grænseoverskridende jernbaneforbindelser. Det er positivt, at EU-Kommissionen foreslår, at en operatør som ønsker at køre grænseoverskridende trafik kan sende en ansøgning om kanaltildeling til infrastrukturforvalteren i det ene medlemsland, som skal ko-



ordinere tilbagemeldingen med infrastrukturforvalteren i nabolandet. Det er DSB's vurdering, at det vil bidrage til, at det bliver mindre ressourcekrævende for operatørerne at søge kanaler til grænseoverskridende trafik.

Det er positivt, at infrastrukturforvalteren med forslaget skal undersøge, om der er mulighed for at omlægge trafikken, hvis der er spæringer på banen (artikel 42). Dermed er der mindre risiko for, at operatøren må aflyse togafgange pga. sporarbejde.

Med forslaget styrkes ENIMS (European Network of Infrastructure Managers) rolle. Det er positivt, at de "kun" kan afgive anbefalinger og henstillinger til infrastrukturforvalterne og ikke træffe afgørelser om nationale forhold i medlemsstaterne.

I forslaget fremgår det, at ENIM skal udvikle og vedtage en europæisk ramme for koordinering af grænseoverskridende trafik, trafikforstyrrelser og krisestyring. Det er uklart, om det vil få en positiv betydning for operatørerne. Kommissionen giver ENIM en række opgaver, de skal blandt andet udarbejde nogle principper og procedurer for styringen af jernbanekapacitet. Infrastrukturforvalterne skal tage udgangspunkt i principperne, når de udarbejder en netværksredegørelse, og de skal forklare eventuelle afvigelser. Det fremgår ikke i forslaget, hvad principperne og procedurerne skal indeholde, derfor er det uklart, om det vil have en positiv eller negativ konsekvens for operatørerne. Det er i den forbindelse vigtigt, at der ikke blot tilføjes et ekstra lag i beslutningsprocessen som øger kompleksiteten og forlænger arbejdsprocessen.

I forslaget fremgår det, at ENIM skal overvåge og benchmarke infrastrukturforvalternes performance (artikel 49). Det kan bidrage til at øge infrastrukturforvalternes fokus på at overholde fastlagte deadlines. Det fremgår endvidere i artikel 49, at infrastrukturforvalteren skal måle jernbanetransport-servicen. ENIM skal senest 12 måneder efter ikrafttrædelsen af forordningen udarbejde nogle principper for denne evaluering, som infrastrukturforvalteren kan tage udgangspunkt i (artikel 50). Endvidere skal ENIM udarbejde en performance review rapport senest 24 måneder efter forordningens ikrafttrædelse, som omfatter infrastrukturforvalternes performance og jernbanetransportservicen på det europæiske TEN-T net (artikel 51). Det er uklart, hvordan der vil blive fulgt op på rapporten. I artikel 52 fremgår det, at EU-Kommissionen kan etablere et uafhængigt organ, som kan evaluere rapporten. Det er dog ikke et krav.



DSB noterer sig, at EU-Kommissionen kan vedtage delegerede retsakter til at ændre afsnit 4, 5, 6 og 7 i bilag 1 (art. 38, stk. 3) med henblik på at sikre en effektiv tildelingsproces. Delegerede retsakter skal forstås som den sidste mulighed, f.eks. når infrastrukturforvalterne i ENIM ikke kan blive enige. Det skal bemærkes, at de delegerede retsakter ikke bør give anledning til ustabilitet og mangel på gennemsigtighed, og de skal være baseret på råd fra ENIM eller ENRRB (European Network of Rail Regulatory Bodies). Det er afgørende, at hensigten med delegerede retsakter er kendt på forhånd, og at sektoren bliver tilstrækkeligt involveret.

EU-Kommissionen opdeler i forslaget kapacitetstildelingsprocessen i tre faser henholdsvis, ”den strategiske kapacitetsplanlægning”, ”planlægning og allokering af kapacitet” og ”tilpasning samt replanlægning af kapacitet”. Det er DSB’s vurdering, at de tre faser er en formalisering af den eksisterende proces i Danmark, hvor Banedanmark offentliggør en kapacitetsstrategi, en netredegyørelse for det efterfølgende år og fastlægger rammerne for ugeplanlægning.

Det fremgår i artikel 17, at kapacitetsmodellen skal balancere infrastrukturforvalterens og operatørens behov. Det er uklart, hvordan denne balance kan tilgodeses.

I artikel 22 fremgår det, at infrastrukturforvalteren skal udarbejde kapacitetsanalyser ved opbrugt kapacitet med henblik på, at flaskehalse kan blive udbedret. Det er DSB’s vurdering, at det vil give øget transparens. Det vil forhåbentlig bidrage til, at der kommer mere fokus på, hvor der er flaskehalse på jernbanen.

Med forslaget får Banedanmark en rolle i forhold til at tildele kapacitet til operatører, som ønsker at anvende DSB’s servicefaciliteter (artikel 29). Det er DSB’s opfattelse, at der i den eksisterende gennemførelsesforordning 2017/2177 er mulighed for at sikre en god adgang til servicefaciliteterne på ikke diskriminerende vilkår. På nuværende tidspunkt kan jernbaneoperatøren ansøge om adgang og kapacitet på en simpel måde ved at kontakte den ansvarlige for servicefaciliteten, hvorfor der ikke er behov for at regulere adgangen til servicefaciliteter i forslaget. Det bør være frivilligt for operatøren, som er ansvarlig for servicefaciliteten, om de ønsker at indgå en aftale med infrastrukturforvalteren, om at denne varetager kapacitetstildelingen, uagtet om den ansvarlige for servicefaciliteten stiller oplysningerne til rådighed digitalt i overensstemmelse med gennemførelsesforordning 2017/2177 artikel 6,3. En tvungen ordning kan medføre, at den ansvarlige for servicefaciliteten og jernbaneoperatøren skal bruge flere ressourcer på administration, da jernbaneoperatøren forsat skal indgå en benyttelses- og betalingsaftale med den



ansvarlige for servicefaciliteten. I det omfang servicefaciliteten ligger på et privatejet spor vil brug af en lods fortsat skulle koordineres med den ansvarlige for servicefaciliteten.

Operatørerne får med forslaget mulighed for at ansøge om ramme-kapacitet, som omfatter mere end en køreplansperiode (artikel 31). Forslaget kan have den konsekvens, at det bliver sværere at søge om ny kapacitet til internationale ruter.

Det fremgår i afsnit 12 på side 13 i forslaget, at nogle godsoperatører har udfordringer med at forudsige deres kapacitetsbehov, så de kan ansøge om kanaler i tilstrækkelig tid i den nuværende kanaltildelingsproces. Derfor lægger EU-Kommissionen op til, at infrastrukturforvalteren med forslaget kan reservere ad-hoc kapacitet til senere tildeling. Det kan have den konsekvens, at en godsoperatør vil få tildelt en kapacitet, som tidligere er blevet udnyttet af en passageroperatør. Set fra et passageroperatørsynspunkt er det uhensigtsmæssigt, at infrastrukturforvalteren har mulighed for at reservere kanaler til godstransport. Dette skal også ses i lyset af, at de to kanaler som i dag er fastlagt til gods på hovedstrækningen, sjældent udnyttes fuldt ud, hvorfor ledig kapacitet går tabt.

Med forordningen indføres nogle kompensationsmekanismer, hvor infrastrukturforvalteren under visse omstændigheder skal betale kompensation til operatøren, hvis der foretages justeringer i den tildelte kapacitet (artikel 40). Kompensationen vil kunne dække nogle af DSB's udgifter til indsættelse af erstatningstransport. Men det primære formål hermed bør efter DSB's opfattelse være, at kompensationen skal have en sådan størrelse, så infrastrukturforvalteren har et større incitament til i langt større grad at tage hensyn til operatøren og dermed kunderne.

Det fremgår endvidere af forslaget, at operatøren under visse omstændigheder skal betale en kompensation til infrastrukturforvalteren, hvis en tildelt kanal ikke udnyttes (artikel 40). ENIM skal fastlægge de nærmere betingelser for, hvornår der skal betales kompensation. Infrastrukturforvalteren skal offentliggøre kompensationsstørrelsen i netværksredegørelsen. DSB vil med interesse følge dette arbejde.

DSB værdsætter, at EU-Kommissionen lægger op til en sammenhængende digitaliseringsproces ved anvendelse af fælles it-værktøjer og togrelateret datadeling blandt interessenter (artikel 62). Det vil bidrage til at øge kapacitetstildelingsprocessens gennemsigtighed og effektivitet.



EU-Kommissionen lægger op til, at forordningen træder i kraft den 1. januar 2026. Imidlertid vil en række væsentlige bestemmelser om blandt andet søgning af kapacitet på tværs af medlemslande og finansielle instrumenter først træde i kraft fra overgangen til køreplanen for 2030 i december 2029. Det er DSB's vurdering, at ovenstående elementer bør træde i kraft den 1. januar 2026.

Jernbanenævnet:

Generelle bemærkninger:

Der er tale om et meget omfattende forslag, som skal imødekomme behovet for en tiltrængt reform med mere sammenhængende regulatoriske rammer for forvaltning af infrastrukturen og trafikstyringen.

Til dette formål forekommer selve reguleringsformen hensigtsmæssig, herunder at det sker ved en forordning med direkte anvendelige bestemmelser om tidslinjer, frister og procedurer, som derudover kan blive præciseret nærmere af kommissionen med gennemførelsesforordninger.

Forslaget tilstræber at modernisere de gældende regler på en række vigtige områder, herunder reglerne om midlertidige kapacitetsrestriktioner, overbelastet infrastruktur, prioritetskriterier, ændringer af tildelt kapacitet og kompensationer herfor, beredskab og krisehåndtering samt digitalisering, m.v.

Mange af bestemmelserne er imidlertid formuleret på en måde, som gør det uklart, hvorvidt de er bindende for infrastrukturforvalterne. Eksempelvis forekommer formuleringen *"take account of"* 62 gange i forslagets 77 bestemmelser. Som et andet eksempel kan nævnes formuleringen (artikel 6, stk. 1): *"Infrastructure managers shall strive to follow common principles ..."*. Uklare formuleringer som disse vil kunne give anledning til tvister og være mindre egnede i forhold til at opnå ensartet praksis blandt medlemsstaterne.

En række nye opgaver vil medføre behov for øgede ressourcer til JBN's drift:

Forslaget rummer en række nye opgaver i tillæg til de nuværende opgaver for de nationale tilsynsorganer, som vil medføre behov for øgede ressourcer til JBN's drift, herunder navnlig opgaverne omtalt i følgende af forslagets artikler:

18, stk. 9.



27, stk. 7.

29, stk. 6.

31, stk. 1.

32, stk. 5 (3. afsnit).

33, stk. 5-6.

37, stk. 3.

40, stk. 3.

52, stk. 5.

64, stk. 6.

65-70.

Blandt andet vil JBN skulle bruge yderligere ressourcer i forbindelse med øget repræsentation i ENRRB, som efter forslaget skal oprettes som et formelt organ med en række opgaver og et selvstændigt sekretariat, hvortil Jernbanenævnet vil skulle bidrage med finansiering.

Såfremt forslaget vedtages i sin nuværende form, vil der derfor være behov for regulering af satsen efter jernbanelovens § 111, som opkræves hos jernbanevirksomhederne til JBN's drift.

Øvrige bemærkninger til indholdet af enkelte af forslagets bestemmelser:

Artikel 6:

Infrastrukturforvalternes organisation (ENIM) skal vedtage overordnede rammer og principper for forvaltning af infrastrukturen, som herunder også skal indeholde rettigheder og forpligtelser for operatører af servicefaciliteter. Servicefacilitetsoperatørerne ses imidlertid ikke at have muligheder for at varetage deres interesser i den forbindelse.

Endvidere vil ENIM eksempelvis også efter artikel 6 skulle vedtage harmoniserede procedurer for håndtering af ændringer af tildelt kapacitet.



Forslaget ses ikke at rumme mulighed for, at hverken de nationale tilsynsorganer, ENRRB eller medlemsstaterne kan intervenere over for ikrafttrædelsen af blandt andet de af ENIM vedtagne rammer og principper.

Artikel 29:

Hvilke operatører af servicefaciliteter, der skal indgå i koordinationsprocessen med infrastrukturforvalterne, bør ikke afhænge af, hvorvidt operatørerne offentliggør realtidsdata i henhold til artikel 6, stk. 3, i gennemførelsesforordningen om servicefaciliteter.

Kun meget få operatører (om nogen overhovedet) offentliggør realtidsdata i henhold til førnævnte bestemmelse.

Der bør derfor i stedet angives et kriterie for, hvilke servicefacilitetsoperatører, der skal indgå, hvilket kunne være operatører af "væsentlig betydning".

Undtagelsesbestemmelsen i stk. 6, kan herefter udgå, og førnævnte foreslåede kriterie vil efter forslaget vedtagelse kunne præciseres nærmere af Kommissionen i en gennemførelsesforordning eller af ENRRB.

Artikel 32, stk. 5 (3. afsnit):

Bestemmelsen er udformet således, at der kan klages til tilsynsorganet allerede når der foreligger et **udkast** til afgørelse (jf. formuleringen "intention to refuse a request").

Det gælder imidlertid som almindeligt princip for administrative rekursordninger, at en klage til en klagemyndighed over en afgørelse truffet af førsteinstansen først kan indgives, når der foreligger en endelig afgørelse fra førsteinstansen.

Dette princip - som i øvrigt generelt er lagt til grund for administrative rekursordninger efter både dansk forvaltningsret og EU-retten - rummer åbenlyse fordele.

Formålet med at fremsende et afgørelsesudkast til en part er således typisk, at parten skal have lejlighed til at kommentere udkastet med mulighed for eventuelt at påvirke afgørelsen, eksempelvis ved at korrigere de faktuelle oplysninger, som indgår i afgørelsesudkastet.

Det giver derfor ingen mening at introducere en klageadgang allerede inden der foreligger en endelig afgørelse fra førsteinstansen.



Bestemmelsens formulering må derfor præciseres således, at en klage til tilsynsorganet først kan indgives, når der måtte foreligge et endeligt afslag fra infrastrukturforvalteren.

Artikel 33, stk. 5:

Efter bestemmelsen skal tilsynsorganet hvert andet år afgive en vejledende udtalelse om behovet for at ændre kapacitetsmodellen.

Værdien af en sådan udtalelse fra tilsynsorganet er imidlertid tvivlsom, så længe den ikke er bindende for infrastrukturforvalteren.

Bestemmelsen bør derfor enten udgå eller ændres således, at tilsynsorganets udtalelser er bindende.

Artikel 40, stk. 6:

Muligheden for at konsultere ENRRB bør suppleres med en frist for ENRRB til at afgive svar i tilfælde af de nævnte konsultationer.

Artikel 64, stk. 3:

Det ville være hensigtsmæssigt, hvis nationale tilsynsorganers mulighed for at anmode ENRRB om en udtalelse til brug for en konkret sag suppleres med en frist for ENRRB til at besvare sådanne anmodninger. Fristen kunne eventuelt være 3 måneder efter modtagelsen af alle relevante oplysninger.

Artikel 65, stk. 3-5:

Efter bestemmelserne skal berørte parter kunne anmode ENRRB om en vejledende udtalelse eller anbefalinger i konkrete sager.

Dette vil på den ene side kunne fremme mere korrekt, ensartet og sammenhængende praksis i medlemsstaterne, men på den anden side må det også formodes at føre til et væsentligt øget forbrug af ressourcer samt forsinkelser af behandlingen af de enkelte konkrete sager.

Værdien af et sådant øget administrativt ressourceforbrug og forlænget sagsbehandlingstid er begrænset så længe ENRRB's rolle alene er at afgive vejledende udtalelser og anbefalinger.

JBN foreslår på denne baggrund, at ENRRB's rolle styrkes. En måde at opnå dette kunne være at tilføje en bestemmelse om, i det omfang ENRRB afgiver udtalelser om generel fortolkning af bestemmelser i



forordningen eller direktivet, vil de nationale tilsynsorganer være forpligtet til at lægge en sådan fortolkning til grund i forbindelse med afgørelserne i konkrete sager.

Artikel 68:

Efter forslaget har hverken ENRRB eller medlemsstaterne nogen beføjelser overfor ENIM.

Dette vil svække kontrollen med infrastrukturforvalterne.

Det vil således efter forslaget være op til hvert enkelt nationalt tilsynsorgan at tage stilling til betydningen af eksempelvis rammevilkår for forvaltning af infrastrukturen, som ENIM vedtager efter artikel 6.

Det ville kunne skabe en mere effektiv og ensartet forvaltning, såfremt ENRRB's kompetencer udvides til også at omfatte de af ENIM vedtagne rammevilkår i henhold til artikel 6.

En sådan kompetence for ENRRB ville indebære mulighed for at gribe ind overfor rammevilkår, eksempelvis hvis de strider imod forordningen eller ikke er egnede til at understøtte effektiv trafikstyring og forvaltning af infrastrukturen.

JBN kan som en konkret sagstype, hvori førnævnte kan få betydning, henvise til en aktuel sag, hvori nævnet på en række punkter har anmodet Banedanmark at ændre håndteringen af midlertidige kapacitetsbegrænsninger i forbindelse med sporarbejder. Når der foreligger en endelig afgørelse i sagen, vil Transportministeriet modtage en kopi til orientering. I en sådan sag ville det – alt andet lige – formentlig være vanskeligere for JBN at anmode om ændringer af forhold omfattet af rammevilkår, som er vedtaget af ENIM. Derimod ville det give rigtig god mening, hvis ENRRB havde kompetence til at regulere rammevilkår vedtaget af ENIM, hvorved det således med én enkelt afgørelse ville kunne skabes klarhed om rammevilkårene herunder også i forhold til andre medlemsstater.

Rådet for Bæredygtig Trafik:

Vi finder helt generelt forslagene fra Kommissionen ganske fornuftige og helt nødvendige for at sikre en god international jernbanetrafik i fremtiden.



Der er, som det også fremgår af forslaget baggrund, i dag store problemer for både passager- og godstrafik over grænserne flere steder i Europa. Også til og fra Danmark.

Det er derfor bydende nødvendigt at få styr på denne trafik, så den nødvendige overflytning af trafik fra vej/fly til bane kan realiseres.

Der har i de senere år været en større og større interesse for at anvende passagertog på internationale rejser, ikke mindst med nattog, og flere operatører har indsat tog gennem Danmark. Der arbejdes desuden blandt endnu flere operatører på at oprette nye forbindelser i de kommende år.

Det vil ikke mindst gælde når Femerforbindelsen åbner, hvor der må forventes en stor stigning i antallet af både passager- og ikke mindst godstog via denne forbindelse.

Dette vil utvivlsomt betyde et stærkt pres på kapaciteten på strækninger, hvor der allerede i dag er stor udnyttelse.

Vi finder derfor også, at bestemmelsen om at se på hvor infrastrukturen giver eller kommer til at give kapacitetsudfordringer er en vigtig og central del af forslaget, der bør bakkes op om. (Artikel 23, Kapacitetsforbedringsplan).

Vi er i den forbindelse derfor også uforstående overfor den passus, der er om dette i notatet af 22. september 2023 til TRU om det kommende års transportpolitiske arbejde i EU, <https://www.ft.dk/samling/2022/almdel/TRU/bilag/300/2753815.pdf>, om arbejdet med TEN-T forordningen, om at Kommissionen ikke må få indflydelse på prioriteringerne i de nationale infrastrukturplaner.

Dette vil jo betyde, at der så ikke sker de ønskede og helt nødvendige udbygninger og forbedringer af infrastrukturen i Danmark.

Det bemærkes, at sådanne projekter må kunne forventes at få en betydelig økonomiske støtte fra EU. Også selv om de samtidig kan forbedre den indenlandske jernbanetrafik i betydeligt omfang.

Som eksempler på infrastruktur, der allerede i dag giver kapacitetsudfordringer på strækninger i TEN netværket kan nævnes følgende:

- Enkeltsporet mellem Padborg og Tinglev, der først er planlagt etableret efter 2030.



- Enkeltsporet og manglende elektrificering mellem Aalborg og Hirtshals/Frederikshavn.
- Overhalingsmuligheder mellem Øresundsbron og Kalveboderne, hvor der kun er planlagt ét overhalingsspor over Kalvebod Fælled og ikke de to, der er nødvendige.
- Kapaciteten for ikke mindst godstog mellem Vigerslev og Høje Taastrup, hvor de fleste godstog er tænkt at køre på grund af mangelfuld udflætning til København-Ringstedbanen nord for Ny Ellebjerg. Her vil en forlængelse af S-banen til Roskilde endvidere forstærke presset på kapaciteten for alle andre tog, og bør derfor undlades, mens der i stedet bør ske en udbygning til 5-6 spor mellem Vigerslev og Høje Taastrup.
- Manglende niveaufri udflætning ved Ringsted.

Mange af disse anlæg vil ud over at sikre den internationale trafik også gavne den indenlandske trafik. F.eks. ved at der igen kan køre direkte fjertog fra København til Frederikshavn.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Overordnet set har medlemslandene taget positivt imod forslaget formål. Flere medlemslande har dog indledningsvist givet udtryk for, at forslaget vil kræve en større gennemskrivning for at blive vedtaget.

Størstedelen af medlemslandene har udtrykt skepsis over den store brug af delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter i forslaget, samt, at der er en række uklarheder i forslaget, som ønskes udpenslet.

Enkelte lande har flaget forslaget uklare økonomiske konsekvenser, herunder som følge af, at væsentlige udgiftsdrivende elementer først fastlægges efter forslaget vedtagelse. Dette gælder f.eks. fastlæggelse af rammerne for kompensationer.

Forslaget har nu ændret så meget karakter, at det forventes, at det belgiske formandskab kan opnå generel indstilling på rådsmødet den 18. juni.

De store knaster i forhandlingerne, herunder ENIM's rækkevidde, indsnævring af Kommissionens beføjelser til at udstede delegerede



retsakter og gennemførelsesretsakter, strukturen og omfanget af kompensationsordningen samt rammeaftalernes frivillighed, vurderes at være løst på en måde så der er et flertal af medlemsstater, der kan stemme for den foreliggende kompromistekst.

Særligt vigtigt for flere lande, herunder Danmark, er, at jernbanevirksomheder ikke automatisk har krav på rammeaftaler samt, at fastsættelsen af kompensation skal fastsættes ud fra forskellige parametre og tænkes ind i en tragt-model (jo større konsekvens, jo større kompensation). Ligeledes er der kommet større balance i kompensationsordningen således, at rettidigt varslede kapacitetsrestriktioner ikke fører til krav om kompensation.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter overordnet forslaget om bedre udnyttelse af den europæiske jernbanekapacitet.

Regeringen mener dog ikke, at Kommissionens forslag lever op til formålet på en omkostningseffektiv og hensigtsmæssig måde, hvorfor regeringen har indtaget en kritisk og konstruktiv tilgang til forslaget. Dette skyldes primært, at regeringen umiddelbart vurderer, at forslaget risikerer at komplicere processen for kapacitetstildeling frem for at forsimple den. Samtidig har forslaget en række afledte konsekvenser for muligheden for at gennemføre jernbaneprojekter og indføre nye bureaukratiske processer.

Forslaget har under behandlingen i Rådet ændret karakter på en sådan måde, at danske interesser så vidt muligt er imødekommet. En række uklarheder er håndteret, og generelt set bevæger forslaget sig hen imod større balance, mellem ambitionsniveau og hvad der kan lade sig gøre i praksis i forhold til kapacitetstildeling og de forventede økonomiske omkostninger. Der er dog fortsat elementer, som først vil blive besluttet i regi af ENIM, hvilket gør det svært på forhånd at konkretisere konsekvenserne af forslaget.

Den europæiske jernbanesektor er tungt reguleret af meget komplekse retsakter, hvorfor det er særligt vigtigt, at fremtidig regulering på jernbaneområdet enten forenkler krav og regulering eller overskueliggør krav og regler for aktører på jernbaneområdet.

Regeringen ser gerne, at samtlige tekniske krav og vilkår, som eksempelvis fastlæggelse af kompensationsordninger, fastlægges direkte i forordningen frem efter forordningens vedtagelse, idet det



kan gøre forslaget gennemskueligt for alle aktører på jernbaneområdet.

I seneste kompromistekst er danske synspunkter generelt blevet tilgodeset, og regeringen finder derfor, at forslaget nu er på et acceptabelt niveau således, at Danmark kan stemme for en generel indstilling.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har senest været forelagt Folketingets Europaudvalg den 12. april 2024 til forhandlingsoplæg. Grund- og nærhedsnotatet er oversendt den 20. oktober 2023.



Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådets Direktiv om ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægte i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i marginen.

KOM (2023) 445

1. Resumé

Europa-Kommissionen (herefter Kommissionen) har den 11. juli 2023 fremsat forslag til ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF om største tilladte vægte og dimensioner i national og international trafik.

Den danske sprogversion er oversendt den 12. september 2023.

Forslaget omfatter nye krav til vægte og dimensioner for tunge køretøjer, der kører på tværs af EU-landene. Det primære formål med revisionen er at optimere godstransporten på det indre marked, at fremme tunge nulemissionskøretøjer med henblik på at reducere CO₂-udledning samt understøtte brug af intermodale enheder (standardiserede fragtenheder, som anvendes på flere forskellige transportformer, fx lastbil og tog). Endelig har forslaget til formål at sikre en mere ensartet og effektiv håndhævelse af vægt- og dimensionskrav blandt medlemslandene.

Forslaget forventes at have lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.

Regeringen er overordnet positiv over for forslaget. Regeringen finder, at en revision af reglerne om største tilladte vægte og dimensioner for tunge køretøjer er samfundsgavnlig. Større og tungere lastbiler kan køre med mere gods, som alt andet lige kan betyde, at den samme mængde gods kan transporteres på færre lastbiler. Det kan stimulere det indre marked for godstransport til gavn for dansk erhvervsliv, ligesom det – med bl.a. ambitionen om at fremme nulemissionskøretøjer – kan reducere CO₂udledningen fra vejtransporten og bidrage til at fremme den grønne omstilling. Mere gods på lastbilerne og færre lastbiler kan desu-



den bidrage til afhjælpe problemet med chaufførmangel. Regeringen bakker også op om ambitionen om at styrke og ensarte håndhævelsen på tværs af medlemsstaterne, så der slås ned på de aktører i branchen, som ikke overholder reglerne.

Regeringen så dog gerne, at revisionens ambitionsniveau blev hævet i forhold til den grønne omstilling, f.eks. ved at tillade højere vægtgrænser for nulemissionslastbiler.

2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2023) 445 den 11. juli 2023 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF (herefter vægt- og dimensionsdirektivet), der beskriver de maksimale tilladte vægte og dimensioner for udvalgte vejgående køretøjer.

Den danske sprogversion for forslaget om revision af vægt- og dimensionsdirektivet blev oversendt den 12. september 2023.

Vejtransportsektoren er afgørende for at lette handel og mobilitet, forbinde virksomheder og kunder i hele EU og fremme økonomisk vækst og beskæftigelse. Vægt- og dimensionsdirektivet blev oprindeligt udformet med henblik på at sikre fri bevægelighed for varer og fair konkurrence i det indre marked, forbedre trafiksikkerheden og forebygge skader på vejinfrastrukturen. I de seneste ændringer af direktivet, som blev vedtaget i 2015 og 2019, blev der sat et nyt fokus på miljøaspekterne i transportsektoren med det formål at reducere energiforbruget og drivhusgasemissionerne. Dog har en evaluering i 2022 af det nuværende direktiv vist, at det ikke er tilstrækkeligt med hensyn til at sikre lige konkurrencevilkår og understøtte redueringen af CO₂-udledningen.

Netop reducere af CO₂-udledningen er centralt i det nye direktiv. Som baggrund for forslaget, oplyser Kommissionen, at vejtransport spiller en central rolle i godstransportsystemet med mere end 3/4 af de varer (77,4 pct.), der transporteres i EU over land. Det er imidlertid en kilde til adskillige socioøkonomiske og miljømæssige virkninger, herunder drivhusgasemissioner, luft- og støjforurening, trængsel, risici for trafiksikkerheden og slid på vejinfrastrukturen. Tunge køretøjer såsom lastbiler og busser tegner sig for 28 pct. af drivhusgasemissionerne i vejtransport (6 pct. af EU's samlede emissioner) og er en væsentlig kilde til nitrogenoxidemissioner (34 pct. af vejtransportens nitrogenoxidemissioner i 2020). De er også en kilde til andre luftforurenende stoffer såsom partikulært materiale.



Med udgangspunkt i disse udfordringer har Kommissionen foretaget en konsekvensanalyse i 2023, som viste, at der med tre politiske løsningsmodeller er store besparelser at hente i forbindelse med revisionen af vægt- og dimensionsdirektivet. De tre politiske løsningsmodeller tager alle fat på de identificerede problemer og årsagerne bag, og de bidrager hver især til at nå specifikke og vigtige mål, men med forskellige niveauer af effektivitet og virkning. Kommissionens foretrukne løsningsmodel er model B, da den vurderes at være mest effektiv og virkningsfuld. Forslaget er desuden en del af Kommissionens samlede fragtstrategi, som har til formål at gøre transport af fragt mere grønt i EU.

3. Formål og Indhold

Kommissionens forslag har overordnet til formål, at:

1. Fremme udbredelse af tunge nulemissionskøretøjer,
2. Afhjælpe fragmentering af markedet for længere og tungere køretøjer og
3. Sikre effektiv og konsekvent håndhævelse.

Forslaget søger med andre ord at fjerne hindringer og skabe stærkere incitament for udbredelsen af nulemissionsteknologier og energibesparende udstyr i sektoren for tunge køretøjer. Dertil skal forslaget yderligere lette kombineret transport, tydeliggøre reglerne for anvendelse af længere og/eller tungere køretøjer i grænseoverskridende transport og gøre håndhævelsen effektiv og virkningsfuld.

Økonomiske og klimamæssige konsekvenser

Kommissionen oplyser, at forslaget forventes at generere op til 597,49 mia. DKK (80,2 mia. EUR) i besparelser på tværs af hele EU. Derudover anslås det, at der med forslagets ændringer vil være en akkumuleret reduktion i CO₂-udledningen på 27,8 millioner ton i 2025-2030, svarende til 1,2 pct. af CO₂-udledningen fra den samlede godstransport i Europa, dvs. inkl. den fra skib, fly og tog.

Nye grænseværdier for vægte og dimensioner

I forslagets bilag 1 foreslås nye grænseværdier for henholdsvis vægte og dimensioner for tunge køretøjer. Der er foretaget ændringer i værdierne inden for både maksimale vægte, maksimale højder samt akseltryk.

Af centrale ændringer i revisionen er forhøjelsen af den maksimale vægtgrænse for nulemissionskøretøjer fra 42 ton til 44 ton uanset vægten for nulemissionsteknologien (artikel 10 b). Med andre ord



kan den vægtforøgelse give branchen mulighed for at få mere og mere gods med per køretøj, efterhånden som nulemissionsteknologien bliver gjort lettere og mindre. Endvidere giver forslaget mulighed for øget totalvægt for 5-akslede lastbiler med +8 tons, hvilket giver mulighed for en totalvægt på max 40 tons.

Grænseoverskridende transport

Af forslaget følger endvidere, at det - for at skabe juridisk klarhed om brugen af køretøjer, der overstiger den vægt og de dimensioner, der er fastsat i direktivet – præciseres i et nyt stk. 1, litra c), at der i tilfælde, hvor medlemsstaterne gør brug af nationale undtagelser, ikke i udgangspunktet gives ret til grænseoverskridende transport med tungere og/eller længere køretøjer mellem nabolande, som accepterer samme fravigelser.

Intermodal transport

Forslaget fremmer yderligere intermodal transport, herunder også med nulemissionskøretøjer, ved at klassificere lastbiler, sættevogne og påhængsvogne som intermodale lasteenheder på samme måde som containere. Intermodale vogntog har i dag muligheden for at transportere 2 tons mere end vogntog, der ikke indgår i en intermodal sammenhæng. Med forslaget kan disse vogntog nu også drage fordel af den samme ekstra vægt på op til 4 ton ved anvendelsen af nulemissionskøretøjer, der transporterer containere eller veksellad (Bilag 1, punkt 2.2).

Det følger endvidere af forslaget, at bestemmelserne i vægt- og dimensionsdirektivet skal supplere Rådets direktiv 92/106/EØF om indførelse af fælles for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne for så vidt angår fremme og støtte af væksten i intermodal transport. Definitionen af intermodal transport i vægt- og dimensionsdirektivet tilpasses således terminologien i direktivet om kombineret transport for at gøre det muligt for lastbiler, påhængsvogne og sættevogne, der anvendes i intermodal transport, at drage fordel af de samme ekstra vægttillæg som for vejkøretøjer, der transporterer containere eller veksellad, og som anvendes i intermodal containertransport. Et sådant vægtincitament ventes at tilskynde vejtransportvirksomhederne til også at deltage i intermodal transport uden containere.

”One-stop-shop” – Adgang til nationale regler om særtransport og nemmere adgang til ansøgning om særtransporttilladelser

Revisionen indeholder også bestemmelser om større harmonisering af administrative krav i forbindelse med udstedelse af tilladelser til transport af udelelig last med køretøjer, der overskrider de



pågældende vægt- og dimensionsgrænser på det område (særtransport). Herunder etableringen af en slags ”onestop-shop” med oplysninger om nationale bestemmelser og adgang til anvendelse af standartansøgningsskema (artikel 4 a, stk. 1).

Håndhævelsestiltag

I forslaget er der lagt op til nye krav om konkrete håndhævelsestiltag i form af øget kontrol og overvågning. Der foreslås foranstaltninger, der gør håndhævelsen mere målrettet og effektiv ved anvendelse af vejningsmekanismer, som for eksempel WIM (Weigh In Motion). På den måde kan medlemsstaterne forbedre deres overblik over de tunge køretøjer, der overskrider de maksimale grænseværdier angivet i vægt- og dimensionsdirektivet.

Anvendelse af modulvogntog

I henhold til forslaget kan medlemsstaterne tillade anvendelse af modulvogntog på deres område i national og international trafik under forudsætning af information til medlemslandene herom, se straks nedenfor. Et medlemsland må således ikke i international transport afvise et modulvogntog fra en anden medlemsstat, forudsat at disse ikke overstiger de største vægt- og dimensionsgrænser, der er fastsat for europæiske modulsystemer i den nationale transport. Det vil betyde, at grænseoverskridende transport med modulvogntog ikke længere forudsætter bilaterale aftaler, men vil følge direkte af direktivet.

I forslaget pålægges medlemsstaterne at arbejde på et nationalt informations- og kommunikationssystem oprettet af hver medlemsstat med fokus på at hjælpe vejoperatørerne på tværs af EU med den nødvendige information på de europæiske modulsystemer. Desuden udvides mulighederne for, at medlemsstaterne kan oprette forsøgsordninger med henblik på at teste nye teknologier, herunder europæiske modulsystemer med en maksimal forsøgsperiode på fem år.

Af Transportministeriets nedenstående oversigt fremgår de væsentligste elementer i direktivforslaget vedr. bl.a. øgede vægt, længde og højde for de forskellige typer tunge køretøjer sammenholdt med det gældende direktiv.

Når forslaget er implementeret, skal de faktiske virkninger overvåges og sammenlignes med målene og de forventede virkninger som først præsenteret af Kommissionen. Det reviderede direktiv vil løbende blive evalueret hvert andet år af Kommissionen, med input fra medlemsstaterne.

**Oversigt over væsentlige tiltag i Kommissionens forslag til revision kan findes i nedenstående skema**

	Kommissionens forslag (nyt direktiv)	Gældende direktiv
1. Øget vogntogslængde for nulemissionskøretøjer	Mulighed for op til 90 cm ekstra længde for køretøjer og vogntog drevet af nulemissionsteknologi	Nyt forslag, som ikke findes i det gældende direktiv
2. Øget vægt for lav- og nulemissionslastbiler og busser	Mulighed for op til 2 tons for lavemissionskøretøjer og -vogntog og op til 4 tons for nulemissionskøretøjer og -vogntog	Gældende direktiv giver mulighed for op til 1 respektive 2 ton ekstra vægt
3. Øget drivakseltryk for nulemissionslastbiler og busser	Største drivakseltryk hæves fra 11,5 ton til 12,5 ton for nulemissionskøretøjer	Gældende direktiv begrænser drivakseltryk til 11,5 tons
4. Øget totalvægt for 5-akslede lastbiler	Mulighed for + 8 tons (total 40 tons) for 5-akslede lastbiler	32 ton for lastbiler med 4 eller flere aksler.
5. Højere totalvægte	Frem til 31.12.2034 gives medlemsstaterne mulighed for at hæve den tilladte vægtgrænse til 44 ton (46 ton for intermodale transporter) i internationale transporter fsva. køretøjer, der kører på fossile brændstoffer	Nyt forslag, som ikke findes i det gældende direktiv
6. Modulvogntog	Adgangen til anvendelse af modulvogntog (EMS) præciseres – både nationalt og grænseoverskridende, herunder særligt adgangen til grænseoverskridende transport	Det er ikke entydigt, hvorvidt modulvogntog (EMS) kan anvendes grænseoverskridende, særligt ikke uden at der indgås en bilateral aftale
7. Intermodal transport	Der tilføjes en række lempelser og præciseringer med henblik på at fremme intermodal transport. Herunder mulighed for anvendelse af andre transporttyper end containere til intermodal transport	Definitionen af intermodal transport og en række henvisninger vanskeliggør i visse tilfælde intermodal transport.
8. Øget højde for intermodal transport	For køretøjer eller vogntog, som i intermodal transport transporterer en eller flere containere med en standard udvendig højde på 9'6" (high cube-containere), øges største højde til 4,3 m (+ 30 cm)	Håndteres pt. nationalt med konkrete tilladelser som særtransporter for at sikre en rute, hvor højden er mulig
9. Lettere ansøgningsprocesser og elektroniske fragtdokumenter	Krav om nationale informationssystemer til at lette ansøgningsprocedurer om anvendelse af EMS. Krav om højere grad af elektroniske fragtdokumenter ifm. intermodale transporter	Nye forslag, som ikke findes i det gældende direktiv
10. Øget vogntogslængde for autotransportere	Der indføres øget vogntogslængde for autotransporter-vogntog i grænseoverskridende transport (+ 2 meter)	Nyt forslag, som ikke findes i det gældende direktiv.



4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver.

Europa-Parlamentet har vedtaget sin betænkning i TRAN-udvalget den 12. marts 2024. Betænkningen forventes vedtaget på en plenar efter Europa-Parlamentsvalget den 6.-9. juni 2024.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen lægger vægt på, at formålet med revisionen af direktivet er at fjerne udfordringer og øge incitamenterne for brugen af nul-emissionsteknologi og energibesparende opbygninger inden for sektoren for tunge køretøjer. Derudover lægger Kommissionen vægt på, at ændringerne også har til formål at tydeliggøre reglerne for tværgående godstransport mellem medlemsstaterne, da der på nuværende tidspunkt findes en lang række divergerende, og enkelte uklare, nationale regelsæt på tværs af medlemsstaterne, hvilket er vanskeligt at håndhæve. Resultatet af disse mangler betyder samlet set en større begrænsning af varernes frie bevægelighed og en generel harmonisering af godstransporten i EU. Derfor vurderer Kommissionen, at nærhedsprincippet er overholdt.

Forslaget relaterer sig ikke til danske regler om vægt og dimensioner for større køretøjer, men om merværdien ved at fastsætte fælles EU-standarder for tunge køretøjers vægt og dimensioner i grænseoverskridende transport. En koordineret EU-indsats vil kunne formindske risikoen for markedsfragmentering, konkurrenceforvridning og diskriminerende praksis, hvilket medlemsstaterne hver for sig nationalt kan have vanskeligt ved at håndtere.

Regeringen er på denne baggrund enig i, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Gældende dansk ret

I Danmark findes der regler for køretøjers vægte og dimensioner i flere bekendtgørelser, som er udstedt i medfør af færdselsloven. Det drejer sig i det væsentlige om:

Bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr. Denne regulerer de tekniske krav til køretøjerne.



Bekendtgørelse nr. 1497 af 1. december 2016 om køretøjers største bredde, længde, vægt og akseltryk. Denne regulerer køretøjers vægte og dimensioner. I bekendtgørelsen indgår kun typegodkendte køretøjer, både EU-typegodkendte og national individuelt godkendte køretøjer.

Bekendtgørelse nr. 635 af 31. maj 2023 om særtransport. Denne regulerer særtransport af udeleligt gods, som nødvendiggør overskridelse af en eller flere af bestemmelserne i bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk.

Bekendtgørelse nr. 1076 af 7. november 2008 om køretøjer i forsøg med modulvogntog. Denne regulerer modulvogntog, hvor de enkelte køretøjer opfylder gældende bestemmelser om længde, men hvor den samlede vogntogslængde overskrider 18,75 m.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget vil have direkte indvirkning på dansk ret, idet de ændrede vægte og dimensioner i direktivet vil medføre, at der skal ændres i flere forskellige danske regelsæt.

Derudover vil forslaget have direkte indvirkning på dansk ret for så vidt angår direktivets krav om kontrol og overvågning af gods-transporten. I forlængelse heraf vil der blive et behov for at udarbejde straffebestemmelser om blandt andet bøderammen for overtrædelse af de maksimale vægte og dimensioner.

Slutteligt vil revisionen have indvirkning på dansk ret, hvis man ønsker en national forsøgsordning i en begrænset periode, som inkorporerer nye teknologier eller nye koncepter. Her ville der skulle skabes hjemmel i færdselsloven, men også laves en ny specifik bekendtgørelse for den pågældende forsøgsordning.

Med forslaget skal der foretages ændringer i følgende regelsæt:

- *Færdselsloven jf. lovbekendtgørelse nr. 168 af 14. februar 2023.*
- *Bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr*
- *Bekendtgørelse nr. 1497 af 1. december 2016 om køretøjers største bredde, længde, vægt og akseltryk*
- *Bekendtgørelse nr. 635 af 31. maj 2023 om særtransport*



- *Bekendtgørelse nr. 1076 af 7. november 2008 om køretøjer i forsøg med modulvogntog*
- *Omfanget af ændringerne i gældende dansk ret skal undersøges nærmere.*

Omfanget af ændringerne i gældende dansk ret skal undersøges nærmere.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes at have negative statsfinansielle konsekvenser for Danmark, herunder administrative.

De statsfinansielle konsekvenser i relation til vejslid m.v. ved kørsel med større og tungere køretøjer i henhold til forslaget, afventer en nærmere undersøgelse af Vejdirektoratet inden endelig stillingtagen. Det vurderes foreløbigt, at der vil være tale om betydelige konsekvenser. Særligt vurderes det, at forhøjelse af drivakseltrykket med 1 ton vil medføre betydelige konsekvenser for vejsliddet på såvel det statslige som kommunale vejnet. Yderligere vil generelt højere og tungere køretøjer i intermodal transport udgøre en stor udfordring for infrastrukturen, som enten skal løses ved omfattende ombygninger eller skiltning og etablering af omkørselsruter.

Herudover skønnes forslaget at få statsfinansielle konsekvenser i forbindelse med overvågning af tunge køretøjer. Det skal undersøges, hvilke systemer, såsom weigh-in-motion-systemer (WIM), der er aktive i den danske vognpark, og som er omfattet af direktivet. Kontrollen og udgifter hertil er afhængige af kravene til intensiteten af overvågningen. Der vil således være implementeringsomkostninger samt administrative omkostninger for de udvalgte myndigheder, der skal varetage denne kontrol og overvågning. Regeringen vurderer på det foreliggende grundlag, herunder forhandlingsituationen, at de statsfinansielle konsekvenser er acceptable, om end regeringen følger udviklingen tæt.

Forslaget vil kunne medføre et mindre provenu fra energifgifter og køretøjsrelaterede afgifter.

Det bemærkes, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme, jf. Budgetvejledningens bestemmelser herom.

De statsfinansielle konsekvenser vil blive analyseret nærmere.



Samfundsøkonomiske konsekvenser

Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at vurdere de samlede samfundsøkonomiske konsekvenser. Det skønnes umiddelbart, at forslaget vil medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser samt have en positiv effekt i form af CO₂-reduktioner. Modsat vil forslaget medføre statsfinansielle omkostninger.

Det antages, at der med forslaget må forventes at være positive konsekvenser i forhold til blandt andet udfordringerne med chaufførangel på tværs af medlemsstaterne. Dette skyldes den generelle stigning i mængden af gods, der kan medbringes ved samme antal lastbiler. Dette vil endvidere alt andet lige sænke omkostninger ved transport til gavn for virksomheder og forbrugere.

Effektiviseringerne ved forslaget forventes at medføre færre lastbiler på vejene og dermed en bedre trafikafvikling med de positive effekter for samfundsøkonomien, som det indebærer.

Derudover forventer Kommissionen, at forslaget vil medføre en akkumuleret reduktion i CO₂-udledningen på 27,8 millioner ton i EU i 2025-2030, svarende til 1,2 pct. af CO₂-udledningen fra den samlede godstransport i Europa.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes generelt at medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for de danske virksomheder. Med øget tilladt totalvægt samt større dimensioner og forenklet adgang til anvendelse af modulvognvogt i grænseoverskridende transport, skønnes erhvervslivet blandt andet at opleve forbedrede omsætningsmuligheder, idet den enkelte lastbil under visse forhold kan transportere mere gods.

Det vurderes at 'One-Stop-Shop' vil medføre administrative besparelser for nogle danske transportvirksomheder, særligt når det omhandler særtransport på tværs af grænser indenfor EU. De administrative besparelser findes i lettere administration i forbindelse med ansøgninger af tilladelser til særtransport, hvor de nationale vægt- og/eller dimensioner overskrides. Derudover er der administrative besparelser ved enklere adgang til information om forpligtelser i forbindelse med særtransport.

For så vidt angår forslaget om ikke i udgangspunktet at give ret til grænseoverskridende transport med tungere og/eller længere kø-



retøjer mellem nabolande, som accepterer samme nationale fravigelser vil det, såfremt forslaget vedtages, kunne få negative konsekvenser for erhvervslivet. Dette gælder særligt for virksomheder, der opererer grænseoverskridende i Norden, hvor der er mangeårig tradition for at acceptere grænseoverskridende transport med køretøjer, der overholder nationale undtagelser i de respektive lande.

Derudover er der med forslaget sat en række nye krav i forhold til de administrative processer, herunder en generel harmonisering og forenkling af ansøgningsprocesserne relateret til transport af udelig last (særtransport), bl.a. gennem anvendelse af en standardiseret digital ansøgning og nem adgang til oplysninger om nationale regelsæt. Tiltag som skal lette administrative byrder, handel og mobilitet i Vejtransportsektoren, til gavn for erhvervslivet.

De erhvervsøkonomiske konsekvenser ved forslaget afhænger af, hvordan forslaget vil blive implementeret i de enkelte medlemsstater, da det særligt er ved transport på tværs af grænser i EU, at de administrative besparelser findes.

Der tegner sig dog et billede af, at forslaget skaber grundlag for væsentlige administrative besparelser for danske virksomheder.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget om ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF vil få positive konsekvenser for beskyttelsesniveauet i Danmark.

De europæiske modulsystemer er blandt andet med til at sikre, at der med forslaget opnås forbedret trafiksikkerhed og beskyttelse af infrastrukturen, grundet at disse køretøjer alene anvendes på 'egnede' dele af vejnettet. Derudover har Kommissionens krav om effektiv og konsekvent håndhævelse af reglerne samt etablering af overvågningssystemer direkte positiv indvirkning på de nuværende risici for trafiksikkerheden, i forhold til begrænsning af de køretøjer, der ulovligt overskrider de gældende maksimale vægte og dimensioner i dag.

8. Høring

Kommissionens forslag blev sendt i høring i EU-specialudvalget for transport den 19. juli 2023. Frist for fremsendelse af høringssvar var den 6. september 2023. Da den danske sprogversion blev modtaget, blev der sendt en supplerende høring den 12. september med frist den 19. september.



Transportministeriet har modtaget følgende høringsvar:

Rådet for Grøn Omstilling

Rådet for Grøn Omstilling afgiver hermed bemærkninger til Kommissionens forslag til revision af vægt- og dimensionsdirektivet og takker for muligheden for at komme med vores input.

1. Grænseoverskridende kørsel

Baggrund for foreslåede ændringer til artikel 4(b): Det er vigtigt at bevare Kommissionens foreslåede to tons ekstra på totalvægten for nulemissionslastbiler og at denne vægtforøgelse ikke undermineres af reglerne med grænseoverskridende kørsel med 44 tons ICE-lastbiler, som der f.eks. er udsigt til ved grænsen mellem Frankrig og Belgien.

Ændringsforslag til Artikel 4b, hvor punkt 1 og 2 slettes og erstattes med følgende:

1. Medlemsstaterne bør kun acceptere en vægtgrænse mellem 40 og 44 tons for grænseoverskridende kørsler med ICE-lastbiler (lastbiler med forbrændingsmotorer), såfremt der er fastsat en ekstra vægtforøgelse på 4 tons over dette aftalte maksimum for nulemissionslastbiler og/eller køretøjskombinationer involveret i intermodale transportoperationer.
2. I national lovgivning og bilaterale aftaler, der regulerer grænseoverskridende kørsler, hvor den samlede teknisk tilladt pålæssede maksimumvægt (TPMLM) af køretøjskombinationer, inklusive 4 tons nulemission/intermodal vægtforøgelse, er på eller over 46 tons, kan medlemsstaterne begrænse brugen af de 4 tons ekstra vægt til 6-akslede køretøjskombinationer.

Alternativt ændringsforslag vil være helt at slette 4b (dvs. 4b(1-3)). Dette for at beskytte det eksisterende grænseoverskridende maksimum på 40 tons og dermed bevare forskellen mellem ICE og nulemissionslastbiler, så der er en større tilskyndelse til at fragte med nulemissionslastbiler.

2. Definition af nulemissionskøretøjer og udelukkelse af e-trailere

Baggrund for foreslåede ændringer: Det er nødvendigt at præcisere definitionen af nulemissionskøretøjer og udelukke e-trailere fra denne definition (punkt 2.2 i bilaget). Ændringsforslaget er skrevet



ind i bilagsteksten nedenfor og markeret med **fed** og overstreget, hvor det anbefales at teksten slettes:

2.2 Vehicle combinations				
	2.2.1	Road trains with five or six axles		
		(a) two-axle motor vehicle with three-axle trailer	40 tonnes	
		(b) three-axle motor vehicle with two or three-axle trailer	40 tonnes	
	2.2.2	Articulated vehicles with five or six axles		
		(a)	two-axle motor vehicle with three-axle semi-trailer	40 tonnes
		(b)	-axle motor vehicle with two or three-axle semi-trailer	40 tonnes
		(c)	two-axle motor vehicle with three-axle semi-trailer involved in intermodal transport operations	42 tonnes
		(d)	three-axle motor vehicle with two- or three-axle semi-trailer involved in intermodal transport operations	44 tonnes
	2.2.3	Road trains with four axles consisting of a two-axle motor vehicle and a two-axle trailer		36 tonnes
	2.2.4	Articulated vehicles with four axles consisting of a two-axle motor vehicle and a two-axle semi-trailer, if the distance between the axles of the semitrailer:		
2.2.4.1		is 1,3 m or greater but not more than 1,8 m	36 tonnes	



	2.2.4.2	is greater than 1,8 m	36 tonnes
In case the maximum authorised weight (MAW) of the motor vehicle (18 tonnes) and the MAW of the tandem axle of the semi-trailer (20 tonnes) are respected and the driving axle is fitted with twin tyres and air suspension or suspension recognised as being equivalent within the Union as defined in Annex II the maximum authorised weight provided for in point 2.2.4.2 shall be increased by 2 tonnes.			
In the case of vehicle combinations including alternatively fuelled vehicles other than zero-emission vehicles, the maximum authorised weights provided for in Subsection 2.2 shall be increased by the additional weight of the alternative fuel technology with a maximum of 1 tonne.			
<p>In the case of vehicle combinations including zero-emission vehicles the maximum authorised weights provided for in Subsection 2.2.1 and 2.2.2 shall be increased by 4 tonnes.</p> <p>For køretøjskombinationer, som har et nulemissionskøretøj som en del af køretøjskombinationen, forhøjes de maksimalt tilladte vægte i henhold til underafsnit 2.2.1 og 2.2.2 med 4 tons.</p> <p>En e-trailer skal ikke betragtes som et nulemissionskøretøj. [En ny definition er nødvendig for at klassificere trailere med e-aksler som e-trailere (og lade dem være uden for nulemissionsdefinitionen).]</p>			
<p>In the case of vehicle combinations including zero-emission vehicles the maximum authorised weights provided for in Subsection 2.2.3 and 2.2.4 shall be increased by 2 tonnes.</p> <p>For køretøjskombinationer, som har et nulemissionskøretøj som en del af køretøjskombinationen, øges de maksimalt tilladte vægte i underafsnit 2.2.3 og 2.2.4 med 2 tons.</p> <p>En e-trailer skal ikke betragtes som et nulemissionskøretøj. [En ny definition er nødvendig for at klassificere trailere med e-aksler som e-trailere (og lade dem være uden for nulemissionsdefinitionen).]</p>			



Rettidig national implementering

Ændringsforslag: For at sikre, at medlemslandene implementerer direktivets regler rettidigt, foreslår vi at tilføje følgende bestemmelse i revisionen: Inden for 12 måneder efter denne revisions ikrafttræden bør medlemsstaterne ajourføre deres nationale lovbestemmelser for at give 4 tons vægtforøgelse til nulemissionskøretøjskombinationer eller til brug i intermodal transport. De nævnte køretøjskombinationer er defineret i underafsnit 2.2.1 og 2.2.2.

3. Mere proportionel vægtgrænse for nulemissionsdrivaksler og understøttende forhold

Baggrund for foreslåede ændringer: Der er behov for en mere proportionel vægtgrænse for nulemissionsdrivaksler og understøttende forhold, herunder udfasningsdatoer. Nedenfor i tabellen ses vores ændringsforslag, markeret i **fed** og overstreget.

3.4 Driving axle			
	3.4.1	Driving axle of the vehicles referred to in points 2.2, 2.3 and 2.4 other than zero-emission vehicles	11,5 tonnes
	3.4.2	Driving axle of zero-emission vehicles referred to in points 2.2.1 and 2.2.2 Drivaksel på nulemissionskøretøjer, der er nyregistreret mellem [2025] og 1/1/2029, efter opfyldelse af betingelserne i punkt 3.4.4 Fra 1/1/2029 gælder betingelserne i punkt 3.4.4 for alle nyregistrerede nulemissionskøretøjer som refereret til i underafsnit 2.2.1 og 2.2.2 Kommissionen bør foreslå rettidige ændringer af EU-typegodkendelseslovgivningen som følge af denne bestemmelse.	12,5 tonnes 12 tonnes
	3.4.3	Zero-emission two-axle buses Nulemissions to-akslede busser Drivakslen på to-akslede nulemissionsbusser, der er nyregistreret mellem [2025] og 1/1/2035, efter opfyldelse af betingelserne i punkt 3.4.4	12,5 tonnes



	<p>Fra 1/1/2035 gælder betingelserne i punkt 3.4.4 for alle nyregistrerede to-akslede nulemissionsbusser.</p> <p>Kommissionen bør foreslå rettidige ændringer af EU-typegodkendelseslovgivningen som følge af denne bestemmelse.</p>	12 tonnes
3.4.4	<p>Bestemmelserne i punkt 3.4.2 og 3.4.3 er underlagt følgende obligatoriske sikkerhedsforanstaltninger for nyregistrerede nulemissionskøretøjer, der anvender en 12 tons drivaksel fra [2025]:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Bredbaserede højeffektive enkeltdekk på styreakslen med EU-dækklassificeringsminimum på A for rullemodstand og B for vådt vejgreb2. Dobbeltdekkkonfiguration på drivakslen med dæk med EU-dækklassificeringsminima på A for rullemodstand og B for vådt vejgreb3. Et dæktryksovervågningsystem, der advarer føreren om et tryktab på mere end 0,5 bar, med pligt til at genoprette trykket til det anbefalede niveau ved den nærmeste tilgængelige facilitet under hensyntagen til kørselsretningen4. En accelerationsbegrænser, der sikrer, at acceleration fra hvile ikke overstiger 1,2m/s² <p>Kommissionen bør foreslå rettidige ændringer af EU-typegodkendelseslovgivningen som følge af denne bestemmelse.</p>	

4. EMS/Modulvogntog

Baggrund for foreslåede ændringer: Det er nødvendigt, at det sikres, at grænseoverskridende modulvogntogs/EMS-kørsler er nulemissionskørsler inden 2030. Sikkerheden skal prioriteres og det samme bør modalskift mellem jernbane/vandveje. Nedenfor er to forskellige ændringsforslag. I og med den danske sprogversion af lovtæksten endnu ikke er tilgængelig, indsætter vi den oprindelige lovtækt på engelsk med overstregninger til ændringsforslag, der bør slettes og fed for tilføjelser, også på engelsk.

Ændringsforslag til Artikel 4a, 1 ud af 2: De nedenfor foreslåede ændringer gælder for al grænseoverskridende kørsel med gigaliners, *uanset hvornår de påbegyndes*:



‘4a. Member States may allow the circulation in their territories in national and international traffic of European Modular Systems subject to all of the following conditions:

- (a) the Member States shall make publicly available, in an accessible and transparent way, the information related to the maximum weights and dimensions applicable to the circulation of European Modular Systems in their territories;
- (b) the Member States shall make publicly available, in an accessible and transparent way, the information related to the part of the road network where European Modular Systems can circulate;
- (c) the Member States shall ensure the connectivity of the part of the network where European Modular Systems can circulate in their territories with the road network of neighbouring Member States that also allow the circulation of European Modular Systems, in order to enable cross-border traffic;
- ~~(d) the Member States shall set a monitoring system and assess the impact of European Modular Systems on road safety, on the road infrastructure, on modal cooperation, as well as the environmental impacts of European Modular Systems on the transport system, including the impacts on modal split.~~

Whenever a Member State allows, pursuant to this paragraph, the circulation of European Modular Systems in national traffic, it may not reject or prohibit the circulation in its territory of European Modular Systems in international traffic, provided that such systems do not exceed the maximum weights and dimensions set for European Modular Systems in national traffic.

~~Member States shall inform the Commission in case they allow the circulation in their territories of European Modular Systems.’;~~

(d) Member States shall set a monitoring system and assess the impact of routes / movements of European Modular Systems on the following:

- Road safety: Member States shall conduct an evaluation to assess the impact of any movement of European Modular Systems, particularly on non-highway sections, and with regard to vulnerable road users, such as cyclists and pedestrians;**
- Road infrastructure;**
- Modal shift / co-operation: Member States shall conduct an assessment of the route or movement of the European**



Modular Systems, paying particular attention to existing alternative modes of transport and the need to avoid reverse modal shift.

The Member States involved must send the above-described assessments to the European Commission.

Whenever a Member State allows, pursuant to this paragraph, the circulation of European Modular Systems in national traffic, it may not reject or prohibit the circulation in its territory of European Modular Systems in international traffic, provided that such systems do not exceed the maximum weights and dimensions set for European Modular Systems in national traffic. **In the case of zero-emission European Modular Systems, the maximum authorised weight shall be increased by 4 tonnes.**

Cross-border movement of European Modular Systems shall be operated by zero-emission vehicles from 01/01/2030.

Ændringsforslag til Artikel 4a, 2 ud af 2: De nedenfor foreslåede ændringer gælder for al grænseoverskridende kørsel med gigaliners, der begynder efter datoen for denne revisions ikrafttræden [forventet ~2025]:

‘4a. Member States may allow the circulation in their territories in national and international traffic of European Modular Systems subject to all of the following conditions:

- (a) the Member States shall make publicly available, in an accessible and transparent way, the information related to the maximum weights and dimensions applicable to the circulation of European Modular Systems in their territories;
- (b) the Member States shall make publicly available, in an accessible and transparent way, the information related to the part of the road network where European Modular Systems can circulate;
- (c) the Member States shall ensure the connectivity of the part of the network where European Modular Systems can circulate in their territories with the road network of neighbouring Member States that also allow the circulation of European Modular Systems, in order to enable cross-border traffic;
- (d) ~~the Member States shall set a monitoring system and assess the impact of European Modular Systems on road safety, on the road infrastructure, on modal cooperation, as well as the environmental impacts of European Modular Systems on the transport system, including the impacts on modal split.~~



Whenever a Member State allows, pursuant to this paragraph, the circulation of European Modular Systems in national traffic, it may not reject or prohibit the circulation in its territory of European Modular Systems in international traffic, provided that such systems do not exceed the maximum weights and dimensions set for European Modular Systems in national traffic.

~~Member States shall inform the Commission in case they allow the circulation in their territories of European Modular Systems.;~~

(d) from the date of entry into force [~2025] Member States shall set a monitoring system and assess the impact of any proposed new route or movement of European Modular Systems on the following:

- Road safety: Member States shall conduct an ex-ante evaluation to assess the impact of the newly-proposed movement of European Modular Systems, particularly on non-highway sections, and with regard to vulnerable road users, such as cyclists and pedestrians;

- Road infrastructure;

- Modal shift / co-operation: Member States shall conduct an ex-ante assessment of the proposed route or movement, paying particular attention to existing alternative modes of transport and the need to avoid reverse modal shift.

The Member States involved must send the above-described assessment to the European Commission.

Whenever a Member State allows, pursuant to this paragraph, the circulation of European Modular Systems in national traffic, it may not reject or prohibit the circulation in its territory of European Modular Systems in international traffic, provided that such systems do not exceed the maximum weights and dimensions set for European Modular Systems in national traffic. **In the case of zero-emission European Modular Systems, the maximum authorised weight shall be increased by 4 tonnes.**

From 01/01/2030, all routes or movements of European Modular Systems which commenced after the date of entry into force [~2025] shall be operated by zero-emission vehicles.

5. 5-akslede køretøjer

Baggrund for foreslåede ændringer: Medlemslandene bør selv kunne regulere maxvægten for nationale køretøjer, såfremt der påbydes en 2 tons vægtforøgelse til nulemissionslastbiler oven i de



nationale vægtgrænser. Ændringsforslag skrevet i **fed** og slettet ved overstregning.

2.3 Motor vehicles		
2.3.6	Five-axle motor vehicles with two steering axles where the driving axle is fitted with twin tyres and air suspension or suspension recognized as being equivalent within the Union as defined in Annex II, or where each driving axle is fitted with twin tyres and the maximum weight of each axle does not exceed 9,5 tonnes. Mens den maksimale vægt for fem-akslede køretøjer forbliver et anliggende for de nationale myndigheder, skal medlemsstaterne give nulemissions fem-akslede køretøjer en 2 tons ekstra vægt.	40 tonnes

6. Længdeforøgelse for nulemissionslastbiler

Til dette punkt har vi ikke nogen ændringsforslag. Vi støtter Kommissionens forslag, der pålægger det længere køretøj at tage hensyn til den europæiske vendecirkel (1.5 i bilaget)

1.5 Any motor vehicle or vehicle combination which is in motion must be able to turn within a swept circle having an outer radius of 12,50 m and an inner radius of 5,30 m
--

DTL Danske Vognmænd

DTL-Danske Vognmænd takker for at blive hørt i forbindelse med revisionen af vægt- og dimensionsdirektivet.

DTL-Danske Vognmænd ser positivt på en udvikling hen mod mere fleksible regler, som kan styrke effektiviteten i transporterne og dermed være med til at styrke den grønne omstilling. Revisionen bør dog ske i respekt for den gode og effektive transportstruktur, der i dag findes i og imellem de fire nordiske lande, Danmark, Finland, Norge og Sverige, hvor bl.a. vognvogtsvægte, der er væsentlig højere end i de fleste andre EU-lande sammen med mere fleksible længdebestemmelser end i resten af EU, muliggør væsentlig mere energieffektive og klimavenlige transporter, både nationalt og imellem de nordiske lande. Derfor bør man afstå fra at indføre maksimale vægte og mål for fx modulvogntog og HCT-vogntog (High Capacity Transport), herunder DUO2/dobbeltrailer-vogntog, der er planlagt til at rulle i Danmark på et mindre vejnet i



2024. Den gode udvikling i Norden bør ikke standses ved fx at indføre vægtbegrænsninger for grænsepassage, når to lande er enige om en tilladt vogntogsvægt, der ligger over EU's 40 tons-grænse.

Det skal dog hilses velkommen med en bedre definerings af modulvogntog, EMS (European Modular System), DUO2 mv., der indgår under gruppen af HCT-vogntog. Det modtages også med stor tilfredshed, at der er intentioner om at få en ensartethed på området for særtransporter i Europa. Det er højest utilfredsstillende og unødigt omkostningstungt for hele industrien med de forskellige ansøgningsprocedurer og regler for særtransporter. DTL vil opfordre til, at man holder fokus på koncepterne i de tre lande Danmark, Finland og Sverige, hvor man har gode og smidige koncepter, som er under stadig udvikling, så vi ikke kommer frem til en løsning, som i visse mellemeuropæiske lande, hvor man ofte venter i månedsvis på en simpel transporttilladelse til en særtransport. DTL Kran-Blok Erfa, bidrager gerne med informationer og praktiske eksempler, og samtidig vil vi også opfordre til, at man holder tæt kontakt med den internationale særtransport-organisation ESTA.

Når det gælder modulvogntog og DUO2 mv., der er længere og/eller tungere end EU's almindelige regler for almindelige vogntog, kan vi støtte formuleringen i punkt 4 – 4.B, (*restriktioner for grænseoverskridende transport af tungere og/eller længere køretøjer*), og at man bør sikre fri passage og frit vejnet på begge sider af landegrænserne for modulvogntog samt på sigt også andre HCT-kombinationer, så som DUO2. I Norden er det også vigtigt, at der til stadighed vil være uhindret passage og vejnet til rådighed for vogntogskombinationer, der falder ind under modulvogntog med vogntogsvægte på 60 ton (højere vægte i Finland/Sverige), og som blot er en kombination med en lastbil med en stor påhængsvogn, der både er almindelige i Danmark, Finland og Sverige.

DTL-Danske Vognmænd skal ikke undlade at gøre opmærksom på det u hensigtsmæssige i, at man opererer med fx modulvogntog, med en maksimal vogntogsvægt på blot 44 tons. Hvis ikke den tilladte vogntogsvægt hæves til mindst 50 tons, vil evt. nye modulvogntogsforsøg i lande, hvor man ikke allerede er i gang med højere vogntogsvægte aldrig komme ud med et positivt resultat. Det skyldes, at den forøgede egenvægt ved tilkobling af fx en linktrailer eller en dolly og en trailer, reducerer den tilladte lastevne dramatisk ud fra 40 eller 44 tons vogntogsvægt. Det vil dermed reducere mulighederne for at laste retur på normal vis. Det er illustreret i tabellen herunder (tallene angiver kg):



Udgangspunktet er et såkaldt linkvogntog, bestående af en typisk treakslet lastbil, opbygget som sættevognstrækker, en toakslet linktrailer, der er en kort trailer med mulighed for tilkobling af yderligere en trailer i standardmål (13,6 m lang)

Tilladt vogntogsvægt	40000	44000	50000	60000	64000
Lastbil (trækker), egenvægt	9000	9000	9000	9000	9000
Linktrailer, egenvægt	7700	7700	7700	7700	7700
Trailer, egenvægt	7300	7300	7300	7300	7300
Samlet egenvægt	24000	24000	24000	24000	24000
Mulig lastevne	16000	20000	26000	36000	40000

Med 40 tons tilladt vogntogsvægt vil kombinationen udelukkende kunne anvendes til meget let gods, og hvis vognmandsfirmaet ikke har tilsvarende let gods, som kan tages med retur, vil det altid blive en dårlig løsning. Det skyldes, at vogntoget ikke kan køre hen til en virksomhed og hente et "almindeligt" læs på måske 30 eur-paller (svarende til bundpladsen i en 13,6 m standardtrailer), der typisk vejer 25 tons (svarende til 830 kg pr palle).

Derfor vil kombinationen udelukkende kunne finde anvendelse ved niche-transporter af let gods både ud og hjem, selvom vogntoget er dimensioneret til at transportere op til ca. 53 paller med en vægt op til ca. 36 tons (40 tons i Sverige og Finland). Vælger man i stedet blot 50 tons vogntogsvægt, vil sådan et vogntog dog kunne laste et "almindeligt" læs på fx 26 tons. Det er også fint, at man får implementeret faste regler for autotransportere, både definitioner og totallængde.

Det er også godt at få indskrevet reglerne for aerodynamiske og nulemissions-lastbiler. Når det gælder køretøjer, der anvender alternative og nulemissions-drivmidler, er der brug for mindst 1200 mm ekstra længde, så fx batterier og gastanke kan klemmes ind mellem lastbilens foraksel og bogien på en tre- eller flerakslet lastbil.

Udfordringen med totalhøjde på vogntog, som udfører transport af High Cube ISO-containerne, som bliver mere og mere udbredt, herunder også med SideLoader-vogntog, som selv kan laste og aflæse containerne, bør klares ved, at man får hævet totalhøjden til 4,40 m, og det bør ikke gælde særskilte godsarter, men alle transportere.

Vi skal også advare mod, at man indfører regler om, at køretøjer, der skal indgå i modulvogntogs-kombinationer, eller som blot er tungere end EU's standardvægte på 40 tons, skal være EU-helbils-godkendte for at kunne passere landegrænser. En meget stor del af lastbilerne i Norden, som indgår i vogntogskombinationer, er treakslede og ikke med træk på begge aksler. Oftest er de af typen



6x2 med en drivaksel, hvor mange er bygget op med en såkaldt Norgesbogie, der ikke kan indgå i en EU-helbilsgodkendelse. Navnet er opstået fordi, det er helt nødvendigt at have en sådan akselkonfiguration ved kørsel i Norge, og de er også i Danmark en del af de nationale regler. Det er også en forudsætning for udførelsen af mange transporter i de øvrige nordiske lande, fordi den kan overføre en høj vægt til drivakslen ved igangsætning og sikre, at vogntogene kommer afsted i offroad og i vinterføre.

DI Transport

DI Transport har modtaget ovennævnte høring med svarfrist den 6. september 2023. DI Transport skal indledningsvist takke for muligheden for at indgive bemærkninger til forslaget. Branchen har i adskillige år efterspurgt en revision af vægt- og dimensionsreglerne, hvorfor det er positivt, at EU-Kommissionen nu har fremlagt sit forslag. Forslaget er en del af den grønne fragtpakke og et af formålene med et revideret direktiv er da også at drage nytte af de effektiviseringsmuligheder, der ligger i at tillade øget vægt og dimensioner for en række godstransportkøretøjer på de europæiske veje, og dermed reducerer udledningen af CO₂. Forslaget indeholder en række positive elementer, der tillader operatørerne at øge effektiviteten, sikre bedre sammenhæng med andre transportformer og reducere udledning.

Forslaget bidrager således til den grønne omstilling af transportsektoren og de overordnede reduktionsmål i Green deal og Fit55. Det er positivt, at man tager højde for den øgede vægt, der følger af nulemissionskøretøjer, herunder behovet for ekstra vægt til batterier, aerodynamisk indretning af køretøjer mv.

Der følger dog af forslaget også en række udfordringer. Ikke mindst i relation til anvendelsen og udbredelse af det europæiske modulvognskoncept (EMS). Det er på den ene side positivt, at forslaget giver medlemsstaterne mulighed for at tillade national og grænseoverskridende brug af EMS på deres område, forudsat at en række betingelser er opfyldt vedrørende de maksimale vægte og dimensioner, der er tilladt på eget territorium, og i forbindelse med det tilgængelige netværk. Hvor national brug af EMS er tilladt, kan grænseoverskridende operationer ikke længere nægtes. Dette udvider omfanget af, hvad der i øjeblikket er tilladt, og skulle gerne i yderligere omfang optimere brugen af EMS over længere afstande og opnå flere fordele med hensyn til reduktion af antallet af køretøjer på vejen og det samlede brændstofforbrug.

På den anden side, går forslaget ikke tilstrækkelig langt i sit anvendelsesområde, da forslaget ikke harmoniserer de nationale vægtgrænser. I de nordiske lande har man med stor succes anvendt EMS og med forslaget tillades da også vægtgrænser på 60 tons.



Men da en række EU lande ikke tillader højere vægt end 40 tons, begrænses de gevinster, der ville kunne høstes ved langdistancekørsel med EMS, fra f.eks. det nordlige Sverige gennem Danmark til Italien.

Desuden er testperioden begrænset til 5 år, hvilket synes for kort en periode, og man bør søge at gøre forsøget permanent. DI Transport skal opfordre til at der i forhandlingerne i Rådet arbejdes indest på at overbevise de skeptiske EU lande om fordelene ved såvel EMS som EMSII / forsøget med DUOII lastbiler på dele af det danske vejnet. DI Transport skal i den forbindelse henvise til høringssvar afgivet i forbindelse med udkast til bekendtgørelse vedr. køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, samt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

Dansk Erhverv

Reglerne om lastbilers tilladte vægt og dimensioner spiller en afgørende rolle for at forbedre energieffektiviteten i vejtransporten og reducere sektorens drivhusgasemissioner. Det er et vigtigt værktøj til at indfri EU's grønne ambitioner. Dansk Erhverv er positive overfor en revision af reglerne. Den grænseoverskridende transport med både længere og tungere lastbiler skal efter vores opfattelse fremmes mest muligt. Overordnet set er ambitionsniveauet i Kommissionens forslag i den henseende for lavt: Der bliver givet lidt ekstra vægt og længde til nulemissionslastbiler og lastbiler med aerodynamiske førerhuse, og landene bliver forpligtet til at tillade grænseoverskridende kørsel med tungere lastbiler på deres områder, hvis landet allerede selv har indført lignende nationale regler. De foreslåede ændringer er langt for nok til at høste de mange fordele, der er ved at udbrede længere og tungere lastbiler.

Danmark er et foregangsland

Danmark er et af de lande i EU, der har gode erfaringer med øgede vægt og dimensioner, modulvogntog og dobbeltrailere. Danmark bør i forhandlingerne arbejde for at et mere ambitiøst resultat, end fremlagt af Kommissionen. Forslaget gør efter Dansk Erhvervs mening ikke nok for at udbrede længere og tungere lastbiler i EU, herunder brugen af modulvogntog. For eksempel vil det effektivisere den europæiske vejtransport, hvis det bliver muligt at køre med modulvogntog med dimensioner som i Danmark på hele TEN-T-nettet.

Harmonisering er godt, men bevar fleksibiliteten



Forslaget ligger i et vist omfang op til harmonisering af reglerne. Det er fx positivt, at forslaget strømliner procedurerne for ansøgning om tilladelser til særtransport, og der bliver indført en *one-stop-shop*-tilgang. Det er vigtigt, at det bliver et hurtigt og smidigt system. Det vil mindske den administrative byrde og omkostningerne for operatørerne. Man fjerner behovet for tilladelse til højere lastbiler til transport af *high cube*-containere i intermodal transport, og der bliver indført en ny og højere højde for *high cube*-containere, som dog efter Dansk Erhverv mening bør udvides til at gælde alle transporter. Der bliver desuden indført harmoniserede regler for autotransporter, som Dansk Erhverv støtter op omkring. Det er dog helt afgørende, at en højere grad af harmonisering af reglerne ikke forhindrer, at vi herhjemme og i Norden kan fastholde vores nuværende mere ambitiøse og 'grønne' regler. Der skal fortsat være plads til national fleksibilitet, som der heldigvis også lægges op til med forslaget – det er vigtigt at fastholde.

Danmark skal kunne bevare de gældende nationale vægt- og dimensionsreglerne og gennemføre de kommende ændringer, der er politisk besluttet i år.

Det er positivt, at der fortsat bliver mulighed for, at landene bilateralt aftaler højere vægt og dimensioner for grænseoverskridende transport. Men så længe at forslaget ikke indeholder en generel forøgelse af vægt- og dimensionskravene i grænseoverskridende transport er forslaget for uambitiøst.

Det er også en vigtig pointe ift. kommende forhandlinger, at der ikke bliver indført maksimale vægte og mål på EU-niveau, da dette kan sætte en stopper for foregangslandene i Norden, hvis dette måtte blive indført. Det bliver foreslået, at forsøgsordninger med modulvogntog begrænses til fem år. Dansk Erhverv ser gerne, at der kommer mere fleksibilitet ind i forslaget, så forsøgene kan løbe over længere tid, da det er forbundet med betydelige investeringer i materiel.

Aerodynamiske og nulemissions-lastbiler

Med forslaget opdateres reglerne om ekstra vægt og længde for lastbiler med nulemissionsteknologi. Dansk Erhverv støtter forslaget. Revisionen hæver vægtgrænsen for nulemissionskøretøjer fra de nuværende 42 ton til 44 ton, uanset vægten af den faktiske nulemissionsteknologi. Det er nyt, at "ekstravægten" for nulemissionskøretøjer ikke er begrænset til kun at omfatte den ekstra vægt af nulemissionsteknologien. Det betyder, at operatørerne vil få ekstra lastevne og dermed nytte-lastkapacitet, når/hvis teknologien bliver lettere. Det kan give en tilskyndelse til at vælge grønt.

Dansk Erhverv er positive over for forslaget men bemærker, at biogaslastbiler som udgangspunkt ikke indgår i disse undtagelser.

Dansk Erhverv er grundlæggende enige i, at en stor del af vej-



transporten skal elektrificeres på sigt, men for de køretøjer og ruter der endnu ikke kan gøre brug af hverken batteri- eller brintteknologien, kan biogas være et godt og midlertidigt alternativt. I dag har biogas allerede været med til at sikre reduktioner i den tunge transport, og den grønne omstilling kan derfor fremmes yderligere, hvis biogas indgår i de generelle øget vægt- og dimensionskrav for nulemissionslastbiler, så denne teknologi også gøres til en god, grøn investering sat over for den ellers traditionelle diesellastbil.

Med forslaget må de maksimale længder for nulemissionskøretøjer overskrides med maksimum 90 cm, men der er brug for minimum 120 cm ekstra længde. Dansk Erhverv støtter udbredelsen af aerodynamiske førerhuse, og at der kan fastsættes lempeligere længde-regler herfor. Det er også vigtigt at have fleksible regler, der sikrer kombinationen af nulemissionskøretøjer og aerodynamiske førerhuse.

Udbred nulemissionslastbiler, men fortsat behov for effektivisering af den 'traditionelle' lastbil

Dansk Erhverv er enig i, at et af formålene med revisionen kan være at fremskynde udbredelsen af nulemissionslastbiler og fremme intermodal transport. Men fokus må ikke blive for ensidet på det formål. Så risikerer man at overse de store fordele med effektivitetsforbedringer og CO₂-reduktioner, der er ved at øge vægt og dimensioner for traditionelle lastbiler, der fortsat vil udgøre en stor andel i mange år fremover.

Forslaget indfører en "solnedgangsklausul"¹, der betyder, at grænseoverskridende transport med længere og tungere lastbiler kun må udføres med nulemissionslastbiler fra 2035. Dansk Erhverv er skeptisk overfor reglen. Beslutningen om at indføre sådan en regel bør afvente den faktiske udvikling i sektoren og en evaluering af forholdene på et senere tidspunkt.

I 2035 vil rigtig meget transport fortsat blive udført med traditionelle lastbiler, og derfor vil reglen gøre en stor del af transporterne mindre effektive og føre til flere emissioner. Der bliver i disse år indført rigtig mange nye EU-regler, der skubber på den grønne omstilling af vejtransporten, fx et næsten totalforbud mod salg af lastbiler med forbrændingsmotorer i 2035. Der er således andre og mere effektive regler, der skubber på den positive udvikling, end at forbyde grænseoverskridende transport med traditionelle lastbiler, der er længere og tungere. Der er fortsat brug for regler, der optimerer brugen af den traditionelle lastbil – også i 2035.

Dansk Erhverv har en generel betragtning om, at det samtidig er vigtigt, at forslaget ikke bliver brugt til at sætte hindringer op for en effektiv vejtransport med det formål at fremme andre transportformer. Ønsker man at fremme andre transportformer, bør fokus være på et forbedre ramme-vilkårene for disse transportformer,



men det skal ikke ske på bekostning af en effektivisering af vejtransporten. Det bør Danmark være opmærksomt på i kommende forhandlinger.

Dobbeltrailere til Sverige

Dansk Erhverv vil slutteligt benytte lejligheden til at gøre opmærksomt på, at det er kritisabelt, at man fra dansk og svensk myndigheds side ikke har kunnet nå til enighed om fælles regler eller gensidig anerkendelse, som muliggør grænseoverskridende transport med dobbeltrailere. For erhvervet er det helt uforståeligt, at man ikke kan køre med danske dobbeltrailervogntog i Sverige og visa versa. Det er generelt afgørende, at den grænseoverskridende transport kan forløbe uden tekniske barrierer og særlige nationale krav og konfigurationer, der skal være opfyldt, før det er tilladt. Det bør Danmark ligeledes arbejde for på EU-niveau.

De Danske Bilimportører

De Danske Bilimportører har kun enkelte bemærkninger til det foreliggende udkast fra EU-kommissionen til revision af direktiv 96/53/EF (vægt- og dimensionsdirektivet).

Først og fremmest opfordrer vi regeringen til at sikre, at de foreslåede ændringer til vægt- og dimensionsdirektivet ikke får negativ indflydelse på de 11 lempelser, der netop er foreslået indført i de nationale regler i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (DfK) og i Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (dimensionsbekendtgørelsen).

Tilsvarende opfordrer vi regeringen til at bakke op om de evt. muligheder for yderligere lempelser i DfK og dimensionsbekendtgørelsen, som Kommissionens direktivudkast måtte give mulighed for at indføre.

For så vidt angår de konkrete ændringer til direktivet som foreslået af Kommissionen gælder der i øvrigt de samme hensyn, som vi har gjort gældende i vores høringssvar til de aktuelle ændringer af DfK og dimensionsbekendtgørelsen.

Vi henviser til vedlagte høringssvar (sagsnr. 2023-482247).

Herudover henviser vi til de synspunkter, som ACEA (European Automobile Manufacturers' Association) har formuleret i vedlagte "Position Paper" vedrørende revisionen af vægt- og dimensionsdirektivet. (December 2022) samt; i et fælles brev fra ACEA og "Plat-



form for electromobility” og ”Hydrogen Europe” stilet til Kommissionen (Transport), Spaniens EU-ambassadør og Parlamentet (TRAN og ENVI). Brevet er ligeledes vedlagt.

Det fremhæves heri, at revisionen af direktivet overordnet bør:

- Simplificere direktivet så meget som muligt og sikre en fuldt harmoniseret gennemførelse i medlemsstaterne.
- Tillade forhøjede vægtgrænser for nul-emissionskøretøjer og justere bestemmelserne for akseltryk og vogntogslængder, så de tager højde for de særlige behov, der gør sig gældende for drvinjerne i nul-emissionskøretøjer.
- Sikre ”intermodal kompatibilitet” (af hensyn til den grænseoverskridende transport, red.)

Generelt må revisionen af direktivet anses som afgørende for den grønne omstilling af transporten, og det er helt essentielt, at alle barrierer for anvendelsen af nul-emissionsteknologier i tunge køretøjer fjernes så hurtigt som muligt.

Bilag:

- De Danske Bilimportørers høringssvar til DfK og dimensionsbekendtgørelsen (sagsnr. 2023-482247)
- ACEA Position Paper: Review of the weights and dimensions directive (December 2022)
- Letter to the European Commissioner for Transport, the Ambassador and Permanent Representative of Spain to the European Union and the Presidents of TRAN and ENVI Committees of the European Parliament

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

En række medlemsstater har haft fokus på konkurrencesituationen i relation til jernbanegodstransport. Derudover har flere medlemsstater udfordringer med infrastrukturen og risikoen for øget vejslid fra eksempelvis øget drivakseltryk. Flere lande risikerer hertil et væsentligt øget vejslid som følge af deres geografiske placering som transitland.

I kontekst heraf har nogle lande ønsket at fastholde det aktuelle tilladte drivakseltryk og i stedet øge totalvægten ved anvendelse af køretøjer og vogntog med flere aksler, som er mere skånsomme for infrastrukturen.



Endvidere har nogle lande fremført ønske om fortsat at kunne håndtere transport af høje intermodale transportere såsom highcube-containerer fx via tilladelser, så kørslen foregår på en på forhånd godkendt rute.

De nordiske lande har arbejdet for at fastholde muligheden for at tillade grænseoverskridende godstransport med andre køretøjer og vogntog end modulvogntog (EMS), der går ud over grænserne i direktivets bilag.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen forholder sig positivt til forslagets vision om at forbedre godstransporten på det indre marked, herunder at gøre godstransporten grønnere. Regeringen er således positivt indstillet over for initiativer, der kan styrke det indre markeds funktionsmåde, da det indre marked har en afgørende betydning for vækst og velfærd i EU.

Det er fortsat den danske position, at større køretøjer

- giver mere fleksibilitet til at afvikle godstransport for branchen
- reducerer CO₂-udledninger
- afhjælper problemer med chaufførmangel

Regeringen så dog gerne, at revisionens ambitionsniveau i forhold til den grønne omstilling blev hævet fx ved at tillade højere vægtgrænser for nulemissionslastbiler.

I forhold til forslaget om ikke i udgangspunktet at give ret til grænseoverskridende transport med tungere og/eller længere køretøjer mellem nabolande, som accepterer samme fravigelser, finder regeringen det centralt at fastholde den gældende retstilstand, hvorefter transport over de nordiske grænser, der går ud over direktivets bestemmelser, forbliver mulige efter revisionen. En begrænsning af den nuværende ordning vil kræve markant flere køretøjer for at løse transportopgaverne. Dertil vil det øge CO₂udledningen, være kontraproduktivt i forhold til at afhjælpe chaufførmangel og medføre væsentligt øgede omkostninger for transporterhvervet.

Regeringen noterer sig, at direktivet ikke umiddelbart vurderes at kollidere med de grænser i det regelsæt vedrørende vægte og dimensioner, som gælder for nationale transportere, herunder de ”11 tiltag” der er implementeret i forbindelse med indførelse af vejafgiften pr. 1. januar 2025, for så vidt angår den nationale transport.



Regeringen bakker endvidere op om Kommissionens målsætning om at styrke kontrollen og håndhævelsen af vægt- og dimensionsreglerne, herunder også de kontrol- og håndhævelsestiltag, som foreslås.

Regeringen finder, at Kommissionens beføjelser efter forslaget er velbegrundede og proportionelle.

Endelig noterer regeringen sig, at de tre hovedelementer, som Danmark har fokuseret på, er medtaget i det seneste kompromisforslag. Disse hovedelementer er:

- 1) bedre mulighed for grænseoverskridende kørsel med modulvogn i EU,
- 2) længere køretøjer og vogntræk drevet af nulemission eller alternative brændstoffer samt
- 3) øget vægt for fem-akslede køretøjer.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har senest været forelagt Folketingets Europaudvalg den 1. december 2023 til orientering. Der blev forelagt forhandlingsoplæg den 3. november 2023. Grund- og nærhedsnotat er oversendt den 10. oktober 2023.



Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om den EU-dækkende virkning af visse frakendelser af førerretten

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i marginen.

KOM (2023) 128

1. Resumé

Kommissionen har den 1. marts 2023 fremsat forslag til direktiv om den EU-dækkende virkning af visse frakendelser af førerretten. Den danske sprogversion blev sendt den 13. april 2023.

Forslaget indeholder regler om pligt for medlemsstaterne til at tilføje førerretsfrakendelser for visse alvorlige trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser virkning på tværs af medlemsstaterne.

Forslaget forventes at have lovgivningsmæssige- samt statsfinansielle konsekvenser i form af ændrede krav til myndighedernes sagsbehandling. Forslaget forventes ikke at have erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Regeringen støtter overordnet initiativer, der har til hensigt at styrke færdselssikkerheden i EU. Det er dog regeringens opfattelse, at forslaget på en række indholdsmæssige punkter, der har betydning for forslagets konsekvenser, er uklart. Det gælder navnlig i forhold til hjemmelsgrundlag, omfanget af anerkendelsespligten og de tidsmæssige krav for anerkendelse.

Der blev på den baggrund sendt en officiel forespørgsel til Rådets Juridiske Tjeneste om afklaring af hjemmelsgrundlaget og konceptet om EU-dækkende virkning.

Rådets Juridiske Tjeneste har den 28. februar 2024 afgivet udtalelse i sagen, hvor det konkluderes, at det anvendte hjemmelsgrundlag er korrekt.

Samtidig konkluderes det, at medlemsstaterne ikke har kompetence til at gennemtvinge deres afgørelser om førerretsfrakendelser på andre medlemsstaters territorier på den måde, som fremgår af forslaget.



Rådets Juridiske Tjeneste anfører dog, at en form for EU-dækkende virkning af førerretsfrakendelser kan opnås på andre måder.

Det belgiske formandskab har udarbejdet et kompromisforslag på baggrund af udtalelsen. Efter drøftelser af kompromisforslaget er spørgsmålet om førerretsfrakendelser indarbejdet som en del af kørekortdirektivet. Forslaget behandles nu som en separat revision af det nye kørekortdirektiv for ikke at forsinke behandlingen af kørekortdirektivet.

2. Baggrund

Kommissionen har den 1. marts 2023 offentliggjort en færdselssikkerhedspakke (Road Safety Package), der indeholder tre forslag, hvoraf det ene er et forslag til et direktiv om den EU-dækkende virkning af visse frakendelser af førerretten. Forslaget blev oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 13. april 2023.

Forslaget er fremsat med hjemmel i artikel 91, stk. 1, i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF). Regulering af transportområdet efter artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF, er omfattet af en delt kompetence mellem Unionen og medlemsstaterne, jf. artikel 4, stk. 2, litra g), i TEUF.

Forslaget skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i artikel 294 i TEUF.

3. Formål og indhold

Det overordnede formål med forslaget er at forbedre færdselssikkerheden.

Kommissionen fremhæver, at et vigtigt element i EU's bestræbelser på at forbedre trafiksikkerheden er en konsekvent håndhævelse af sanktioner for færdselslovovertrædelser begået i EU. I henhold til den nuværende retlige ramme kan sanktioner i form af frakendelse af førerretten imidlertid ikke tillægges en EU-dækkende virkning, hvis overtrædelserne begås i en anden medlemsstat end den, der har udstedt kørekortet.



Det er efter Kommissions opfattelse derfor afgørende for en EU-dækkende virkning af frakendelser af førerretten og for at forhindre den relative straffrihed for færdselslovsovertrædere, at der etableres en EU-ramme.

Forslaget fastslår princippet om, at frakendelser af førerretten, der er udstedt af en medlemsstat til en person, der ikke har sædvanlig bopæl i den pågældende medlemsstat, og som er indehaver af et kørekort udstedt af en anden medlemsstat, skal have EU-dækkende virkning. Dette skal gælde for hastighedsovertrædelser, spirituskørsel, narkokørsel og overtrædelser, der har medført dødsfald eller alvorlig legemsbeskadigelse.

Forslaget indebærer, at den medlemsstat, hvor overtrædelser har fundet sted (overtrædelsesmedlemsstaten), skal underrette den medlemsstat, der har udstedt førerens kørekort (udstedelsesmedlemsstaten), om enhver deraf følgende frakendelse af førerretten af en varighed på mindst én måned. Underretningen skal ske ved hjælp af et ”standardcertifikat”, der fremsendes mellem de nationale kontaktpunkter i de to berørte medlemsstater via RESPER (netværk til udveksling af oplysninger om kørekort).

Udstedelsesmedlemsstaten skal på baggrund af disse underretninger træffe passende foranstaltninger for at sikre, at frakendelsen af førerretten får virkning i udstedelseslandet og dermed EU-dækkende virkning, medmindre der er tale om visse særlige undtagelser.

Udstedelsesmedlemsstaten skal eksempelvis nægte at give frakendelser af førerretten EU-dækkende virkning, hvis frakendelsen af førerretten allerede er håndhævet fuldt ud i overtrædelsesmedlemsstaten, frakendelsen af førerretten er forældet i henhold til lovgivningen i udstedelsesmedlemsstaten, eller hvis frakendelsen af førerretten kun gælder i mindre end én måned.

Udstedelsesmedlemsstaten kan endvidere vælge at afvise at give frakendelser af førerretten EU-dækkende virkning, hvis frakendelsen af førerretten ikke ville blive sanktioneret med en frakendelse af førerretten i henhold til udstedelsesmedlemsstatens lovgivning, hvis frakendelsen er pålagt som følge af hastighedsoverskridelser, hvor hastighedsgrænsen er overskredet med mindre end 50 km i timen, eller hvor føreren på grund af sin alder ikke kan gøres ansvarlig for lovovertrædelser.



Udstedelsesmedlemsstaten skal træffe den foranstaltning, der giver frakendelser af førerretten EU-dækkende virkning eller træffe afgørelse om grund til undtagelse senest 15 dage efter modtagelsen af certifikatet.

I særlige tilfælde, hvor det ikke er muligt for udstedelsesmedlemsstaten at overholde den frist, der er fastsat for anerkendelse, skal den underrette og høre overtrædelsesmedlemsstaten, men er fortsat forpligtet til straks at give frakendelser af førerretten EU-dækkende virkning.

Direktivforslaget indeholder endvidere forskellige bestemmelser om underretningsforpligtelser mellem medlemsstaterne og af den berørte fører.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure medlovgiver af forslaget. Europa-Parlamentets udtalelse for forslaget foreligger endnu ikke.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at det af hensyn til trafiksikkerheden er vigtigt, at frakendelser af førerretten i Den Europæiske Union får EU-dækkende virkning. Dette kan kun opnås gennem et EU-retligt instrument. Afgørelsen om at udstede et kørekort eller at fratage en førerretten ved at ophæve kørekortets gyldighed henhører under en medlemsstats suverænitet. Som sådan vil den EU-dækkende virkning af en frakendelse af førerretten altid afhænge af de foranstaltninger, der træffes af den medlemsstat, der har udstedt kørekortet, og som ikke råder over de nødvendige oplysninger, retlige instrumenter eller incitamentter til at handle, medmindre EU griber ind.

Regeringens vurdering

Formålet med direktivforslaget er at opnå virkning af førerretsfrakendelser på tværs af medlemsstaterne. Det er regeringens opfattelse, at direktivets formål bedre kan opnås på EU-plan frem for medlemsstatsniveau. Regeringen vurderer på den baggrund, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.



6. Gældende dansk ret

Frakendelse af førerretten sker efter færdselsloven som en strafferetlig sanktion for forskellige overtrædelser af færdselsloven eller regler udstedt i medfør heraf.

Frakendelsen kan ske betinget eller ubetinget og i visse tilfælde i form af et kørselsforbud. F.eks. frakendes førerretten betinget, hvis en fører har overtrådt de tilladte hastighedsgrænser med mere end 60 pct. eller har kørt med en hastighed på 160 km i timen eller derover. Førerretten frakendes ligeledes betinget, hvis føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille på 0,51-1,20, eller hvis føreren har ført eller forsøgt at føre et motordrevet køretøj, mens føreren har haft et indhold af THC i blodet på 0,003 mg THC pr. kilogram blod.

Betinget frakendelse af førerretten sker på vilkår af, at føreren i en prøvetid på 3 år ikke fører motordrevet køretøj under omstændigheder, der kan føre til at førerretten skal frakendes. I de første 3 år efter førstegangserhvervelse af førerret erstattes en betinget frakendelse af førerretten med et kørselsforbud.

I grove tilfælde af blandt andet hastighedsovertrædelser, spirituskørsel og narkokørsel sanktioneres føreren med en ubetinget frakendelse af førerretten. F.eks. frakendes førerretten ubetinget, hvis føreren har kørt med en hastighed på 200 km i timen eller derover, eller hvis føreren ved kørsel med en hastighed på mere end 100 km i timen overskrider de tilladte hastighedsgrænser med mere end 100 pct. En ubetinget førerretsfrakendelse idømmes også til førere, der har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en promille på over 1,20, eller førere, der har gjort sig skyldige i narkokørsel med undtagelse af visse former for kørsel med THC i blodet.

Ubetinget frakendelse af førerretten sker for et tidsrum af mellem 6 måneder og 10 år. Ubetinget frakendelse af førerretten som følge af spirituskørsel eller narkokørsel sker dog som udgangspunkt for et tidsrum af mindst 3 år.

En person med dansk kørekort, der er frakendt førerretten i Danmark, vil ikke længere være berettiget til at køre i udlandet.

I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort må ingen personer være indehaver af mere end ét kørekort, ligesom en medlemsstat ikke må udstede et kørekort til en person, hvis førerret er begrænset, frakendt eller inddraget i en anden medlemsstat.



Førerretsfrakendelser, der er idømt af den medlemsstat, som har udstedt den oprindelige førerret, har således allerede i dag virkning i hele EU.

Førerretsfrakendelser, som idømmes af andre medlemsstater end udstedelsesmedlemsstaten, vil være territorielt begrænset til den pågældende medlemsstat. F.eks. vil en person med et dansk udstedt kørekort, der får frakendt sin førerret i Frankrig på grund af en overtrædelse begået i Frankrig, fortsat kunne føre bil i alle andre medlemsstater end Frankrig.

Førerretsfrakendelser, der udstedes af en anden medlemsstat end den medlemsstat, der har udstedt kørekort til den pågældende personer, har således ikke umiddelbar virkning i hele EU.

Ifølge færdselslovens § 134, stk. 1, finder lovens bestemmelser om straf og frakendelse af førerretten med de begrænsninger, der følger af straffelovens §§ 7, 10, 10 a og 10 b, også anvendelse på handlinger foretaget i udlandet.

Det følger endvidere af straffelovens § 11, at hvis en person, der har dansk indfødsret, er bosat i den danske stat eller har lignende fast ophold her i landet, i en fremmed stat straffes for en handling, der efter dansk ret kan medføre frakendelse eller fortabelse af kald eller erhverv eller anden rettighed, kan frakendelse heraf ske efter offentlig påtale her i landet.

Efter straffelovens § 11, jf. færdselslovens § 134, stk. 1, kan der således ske frakendelse af førerretten, hvis en dansk statsborger eller en person, der er bosat i Danmark m.v., i et andet land er straffet for en overtrædelse, der efter færdselsloven kan medføre frakendelse af førerretten.

Frakendelse af førerretten med virkning i Danmark for overtrædelser begået i udlandet (herunder tilfælde, hvor førerretten er frakendt i udlandet) kræver, at der af anklagemyndigheden rejses en sag ved domstolene med påstand om frakendelse af førerretten i Danmark.

Efter praksis rejses der som udgangspunkt ikke tiltale, hvis der er forløbet et år efter overtrædelsen blev begået. Ved gentagen overtrædelse af færdselslovens § 53 og/eller § 54 (spiritus- og narkokørsel) rejses frakendelsessag dog normalt inden for to år fra gerningstidspunktet.



Frakendelsessag mod danske statsborgere, der på gerningstidspunktet og tidspunktet for tiltalerejsningen er fast bosiddende i udlandet, rejses kun, når der er særlig grundlag herfor.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget ventes at få lovgivningsmæssige konsekvenser. Graden af tilpasningsbehovene vil dog afhænge af direktivets endelige udformning.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget forventes at medføre statsfinansielle konsekvenser.

Der vil være økonomiske konsekvenser forbundet med indførelse af forpligtelsen til at tillægge frakendelser af førerretten EU-dækkende virkning, idet direktivet stiller ændrede krav til myndighedernes sagsbehandling i sager om visse frakendelser af førerretten, herunder navnlig i forhold til tidsfrister for behandlingen af sagerne.

Den administrative behandling af sager om frakendelse af førerretten mod danske kørekortindehavere på baggrund af en udenlandsk afgørelse involverer i dag både Færdselsstyrelsen og anklagemyndigheden. Udenlandske afgørelser, hvor danske kørekortindehavere er frakendt førerretten, modtages således i Færdselsstyrelsen, der videresender afgørelserne til Kriminalregisteret og anklagemyndigheden med henblik på vurdering af, om der skal rejses en sag ved domstolene med påstand om frakendelse af førerretten i Danmark.

Færdselsstyrelsen har også administrative opgaver i forbindelse med afgørelser, hvor udenlandske kørekortindehavere er frakendt førerretten i Danmark.

Selvom forslaget kun omfatter frakendelser pålagt på baggrund af "alvorlige trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser", vurderes kravene til de fastlagte procedurer i forslaget at indebære et væsentligt forøget ressourceforbrug hos de danske myndigheder. Det skyldes navnlig kravet om, at de nationale myndigheder inden



for en frist på 15 dage skal tage stilling til rækkevidden af en frakendelse af førerretten, der er pålagt en dansk kørekortindehaver i udlandet.

Derudover stiller forslaget krav om, at kørekortindehaveren løbende skal orienteres om sagens modtagelse og afgørelse, ligesom det må forventes, at de danske myndigheder vil skulle anvende betydeligt flere ressourcer på orientering af udenlandske myndigheder om de trufne afgørelser i frakendelsessager samt opfølgning herpå. Det vil navnlig være i tilfælde, hvor de danske myndigheder vurderer, at den udenlandske afgørelse ikke bør tillægges virkning i Danmark.

Det er ikke på det foreliggende grundlag muligt at præsentere et skøn over de statsfinansielle konsekvenser.

Det bemærkes, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

I det omfang forslaget medfører en nedbringelse af antallet af dræbte og tilskadede i trafikken, vil forslaget have positive samfundsøkonomiske konsekvenser.

Kommissionens konsekvensanalyse indeholder dog ikke data, der belyser, i hvilket omfang en udvidet virkning af førerretsfrakendelser vil medføre en nedgang i antallet af dræbte og tilskadede i trafikken.

Det er således ikke på foreliggende grundlag muligt at præsentere et skøn over de samfundsøkonomiske konsekvenser.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget skønnes ikke at have andre væsentlige konsekvenser og ventes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.



8. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 9. marts 2023 med frist for bemærkninger den 24. marts 2023.

Der har ikke været bemærkninger til forslaget.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er generelt opbakning blandt medlemsstaterne til at arbejde videre med kompromisforslaget, men flere medlemsstater ser behov for enkelte justeringer.

Rådets Juridiske Tjeneste har den 28. februar 2024 afgivet udtalelse i sagen, hvor det konkluderes, at forslaget har til formål at forbedre færdselssikkerheden, hvorfor den korrekte hjemmel er artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF, der vedrører den fælles transportpolitik.

Samtidig konkluderes det, at medlemsstaterne ikke har kompetence til at gennemtvinge deres afgørelser om førerretsfrakendelser på andre medlemsstaters territorier på den måde, som fremgår af forslaget.

Rådets Juridiske Tjeneste anfører dog, at en form for EU-dækkende virkning af førerretsfrakendelser kan opnås på andre måder. Rådets Juridiske Tjeneste har ikke angivet specifikt, hvordan forslaget kan ændres.

Det belgiske formandskab har udarbejdet et kompromisforslag på baggrund af udtalelsen fra Rådets Juridiske Tjeneste. Efter drøftelser af kompromisforslaget er spørgsmålet om førerretsfrakendelser indarbejdet som en del af den nye revision af kørekortdirektivet. Forslaget behandles som en separat revision af det nye kørekortdirektiv for ikke at forsinke behandlingen af kørekortdirektivet, hvorom der er opnået generel indstilling.

Det vurderes, at kompromisforslaget tager højde for de væsentligste problematikker, som Danmark tidligere har haft i forhold til forslaget. Det gælder blandt andet forslagets frister for at træffe afgørelser om førerretsfrakendelse og de administrative procedurer, der er knyttet til informationsudvekslingen mellem medlemsstaterne i sager om førerretsfrakendelse.



10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen forholder sig overordnet set positivt til initiativer, der har til hensigt at forbedre færdselssikkerheden i EU.

Regeringen noterer sig dog, at sager om overtrædelser af færdselsloven er straffesager, og frakendelse af førerretten er en strafferetlig sanktion.

Efter regeringens umiddelbare vurdering indeholder forslaget flere elementer, der har karakter af gensidig anerkendelse af domme og retsafgørelser vedrørende førerretsfrakendelser. Det har derfor givet anledning til tvivl, hvorfor Kommissionen har fremsat forslaget med hjemmel i artikel 91, stk. 1, litra c), i TEUF, der vedrører den fælles transportpolitik, i stedet for artikel 82, stk. 1, i TEUF, om det retlige samarbejde i straffesager.

Forslaget giver derudover efter regeringens opfattelse anledning til tvivl på en række indholdsmæssige punkter, der vil have betydning for forslagens konsekvenser.

Det gælder navnlig forslagens bestemmelser om pligten til at tillægge varigheden af en førerretsfrakendelse i udlandet tilsvarende varighed i Danmark, forslagens anvendelsesområde i forhold til betingede frakendelser og mange medlemsstaternes forskellige pointsystemer/klippekortsystemer, og flere forhold vedrørende forslagens frist for udstedelsesmedlemsstatens afgørelse om at tillægge en førerretsfrakendelse virkning i udstedelsesmedlemsstaten.

I kompromisforslaget er de bestemmelser, der tidligere har givet anledning til udfordringer for Danmark enten udgået eller væsentligt omformuleret.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har senest været forelagt for Folketingets Europaudvalg den 26. maj 2023 til orientering.

Grund- og nærhedsnotat blev oversendt til Folketingets Europaudvalg den 10. maj 2023.



Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 92/106/EØF for så vidt angår en støtteramme for intermodal godstransport og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 for så vidt angår beregning af besparelser i eksterne omkostninger og generering af aggregerede data

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i marginen

KOM (2023) 702

1. Resumé

Europa-Kommissionen (herefter Kommissionen) fremsatte den 7. november 2023 et forslag til ændring af direktiv nr. 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne. Forslaget blev modtaget i dansk sprogversion d. 11. december 2023.

Forslagets formål er at motivere virksomheder til at skifte fra godstransport ad vej til intermodal transport¹ ved at omlægge støtterammen og dermed øge den intermodale transports konkurrenceevne i forhold til vejtransport.

Forslaget fokuserer på at fremme særligt kombineret transport, som er en delmængde af intermodal transport og blandt andet kendetegnes ved at have mindst 40 pct. færre eksterne omkostninger end en alternativ godstransport på samme strækning, der udelukkende foregår via vej.

Forslaget centrerer sig om følgende tre områder:

- 1. en justering af betingelser for støtte og dokumentationskrav*
- 2. indførelse af nye støtterammer*
- 3. gennemsigtighed på markedet, herunder en øget forpligtelse til at medlemsstaterne sikrer gennemsigtighed i deres nationale politiske rammer for intermodal transport og fælles krav for offentligt tilgængelige data for kombiterminaler*

¹ Se begrebsdefinition under faktaboks 1



Støtterammerne i punkt 2 skal ifølge forslaget udmøntes ved, at medlemsstaterne vedtager en national politikramme med målsætning om:

- en samlet reduktion på mindst 10 % af de samlede omkostninger, som afholdes af de virksomheder, der tilrettelægger kombinerede transport, ved kombineret transport på medlemsstatens område
- øget opgradering eller udbredelse af teknologier, der gør intermodal transport mere effektiv og
- hvor det er relevant, etablering af nye forbindelser med jernbane, indre vandveje eller nærskibsfart mellem tidligere ikke forbundne intermodale omladningsterminaler.

Forslaget vil have lovgivningsmæssige konsekvenser, ligesom der kan være statsfinansielle konsekvenser for Danmark. Der kan potentielt være væsentlige statsfinansielle omkostninger forbundet med eksempelvis gennemførelsen af en national politikramme, som blandt andet har til formål at reducere omkostningerne ved intermodale godstransporter med mindst 10 pct.

Regeringen støtter det overordnede formål med revisionen af direktivet om, at prisen på transport med de forskellige transportformer skal afspejle de reelle samfundsøkonomiske omkostninger ved transporten for på denne måde at reducere de skadelige virkninger af vejtransporten på fx klima, miljø og sundhed.

Regeringen vil i forhandlingerne være opmærksomme på, om forslaget kan føre til, at medlemsstaterne pålægges at indføre støtteordninger på et uklart grundlag og til kombinerede transportoperationer, som reelt ikke er et samfundsøkonomisk bedre alternativ til en tilsvarende ren vejtransport med lastbil, når klimaeffekten medregnes.

Forslaget har været behandlet på arbejdsgruppeniveau under det belgiske formandskab, og der forventes ikke at kunne blive opnået en generel indstilling på det kommende rådsmøde den 18. juni 2024, da definitionen af kombineret transport og direktivets anvendelsesområde som væsentlige elementer i forslaget fortsat udestår.



Faktaboks 1

Centrale begreber

Intermodal transport (som defineret med forslaget): Transport af en enkelt intermodal lasteenhed (container), hvor mindst én strækning finder sted med jernbane, ad indre vandveje eller med nærskibs fart og den indledende eller afsluttende strækning eller begge dele finder sted ad vej uagtet om hele transporten er dækket af en enkelt samlet kontrakt eller flere individuelle kontrakter.

Multimodal transport: Transport af gods, hvor mindst én strækning finder sted med jernbane, ad indre vandveje eller med nærskibs fart og den indledende eller afsluttende strækning eller begge dele finder sted ad vej og hvor hele transporten er dækket af én samlet kontrakt.

Kombineret transport (som defineret med forslaget): Intermodal transport, som medfører 40 pct. færre eksterne omkostninger sammenlignet med en tilsvarende unimodal transport.

Unimodal transport: Transport af en enkelt intermodal lasteenhed hvor hele transporten finder sted på vej

2. Baggrund

Kommissionen fremsatte den 7. november 2023 sit forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 92/106/EØF for så vidt angår en støtteramme for intermodal godstransport og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 for så vidt angår beregning af besparelser i eksterne omkostninger og generering af aggregerede data. Forslaget er oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 11. december 2023. Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) artikel 91, stk. 1, litra c) og d) og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Til grund for forslagets fremsættelse ligger en af Kommissionen udarbejdet konsekvensanalyse. Forslaget er fremsat som en del af Kommissionens indsats for at reducere EU's drivhusgasemissioner for hele økonomien med mindst 55 pct. senest i 2030 i forhold til 1990-niveauet og opnå klimaneutralitet senest i 2050.



Dertil kommer, at Kommissionen finder intermodal transport afgørende for at nå ambitionerne i både strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet og den europæiske grønne pagt. I strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet blev det derfor meddelt, at de eksisterende rammer for intermodal transport skal moderniseres betydeligt og omdannes til et effektivt redskab for at støtte en grønnere godstransport i Europa². Kommissionen vurderer, at omstillingen til godstransport med lave emissioner og et lavt energiforbrug kræver en samlet tilgang.

Kommissionen har gennem en lang årrække haft en politisk målsætning om at fremme intermodale transport. I 2017 fremsatte Kommissionen et forslag til ændring af direktivet, som en del af anden del af Vejpakken. Forslaget blev efterfølgende trukket tilbage.

Begrundelsen for at Kommissionen ønsker at fremme intermodale transport er, at en overflytning af godstransport fra vej over til jernbane, nærskibsfart eller indre vandveje vurderes at bidrage til at reducere transportsektorens eksternaliteter i form af mindre trængsel på vejene, mindre luftforurening, forbedret trafiksikkerhed, mindre støjforurening og mindre klimapåvirkning. Kommissionen har ved flere lejligheder opstillet mål for reduktion af vejgodstransport og fremme af intermodale transport. I Kommissionens Transport Hvidbog fra 2011 fremgår bl.a. en målsætning om at "30 % af vejgodstransporten på strækninger over 300 km bør overgå til andre transportformer såsom jernbane- eller søtransport inden 2030 og mere end 50 % inden 2050".

Tilsvarende fremgår det af Kommissionens "Sustainable and Smart Mobility Strategy" fra 2020, at banegodstransport, indre vandveje og nærskibsfart bør vokse med 50 pct. frem mod 2050.

3. Formål og indhold

Formålet med forslaget er at gentænke direktivets støtterammer og derved øge konkurrencedygtigheden for intermodal transport sammenlignet med langdistance unimodal vejtransport. Dette med henblik på at motivere et skifte fra godstransport ad vej til andre former for transport, som særligt over lange afstande er mere klimavenlige og forbundet med færre eksterne omkostninger.

Forslagets centrale mål er, at medlemsstaterne skal reducere de gennemsnitlige dør-til-dør omkostninger ved kombineret transport

² COM(2020) 789 final.



med mindst 10 pct. inden 7 år fra direktivets ikrafttrædelse. I den forbindelse forpligtes medlemsstaterne til at iværksætte nationale tiltag, der muliggør, at målet realiseres. Det skal imidlertid være op til medlemsstaterne selv at vælge, hvilke tiltag de vil tage i brug for at opnå de foreslåede målsætninger.

I det følgende gennemgås Kommissionens væsentligste ændringsforslag:

Ny titel, formål og anvendelsesområde

Kommissionen foreslår, at direktivets titel ændres, så det fremover kaldes Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om fastlæggelse af en støtteramme for intermodal godstransport. Tilpasningen af direktivets titel, hvorved ordlyden "mellem medlemsstaterne" fjernes og "kombineret transport" erstattes med "intermodal transport", skal afspejle, at direktivets anvendelsesområdes udvides til at omfatte alle intermodale transportere på hele unionens område. Artikel 1 foreslås derfor udgået og erstattet af to nye artikler 1a og 1b, som henholdsvis skal beskrive direktivets anvendelsesområde samt legale definitioner.

Endvidere foreslås en ny artikel 1c, der fastsætter definitionen af transportoperationer, der kan betegnes som "kombineret transport". En kombineret transport defineres efter forslaget som en intermodal transport, der opfylder følgende betingelser:

- a) Bortset fra de operationer, der er omhandlet i litra b), medfører operationen mindst 40 pct. mindre eksterne omkostninger end den alternative unimodale vejtransportoperation.
- b) Hvis der er tale om forbindelser mellem en ø og fastlandet uden et vejalternativ, medfører operationen mindst 40 % lavere eksterne omkostninger end den alternative intermodale søtransport.
- c) Den intermodale lasteenhed i uledsaget transport har en entydig reference i overensstemmelse med den identifikations- og mærkningsordning, der er fastlagt i henhold til de ajourførte udgaver af de internationale standarder ISO6346 eller EN13044.

Med den foreslåede artikel 1c fastslås det, at alle kombinerede transportere er omfattet af de støtteforanstaltninger, som fremgår af direktivets artikel 2, 3a, 4, 6, 8, 9 og 9a.



Justeringen af definitionen begrundes i, at den gældende definition af "kombineret transport" ikke i tilstrækkelig grad understøtter målet om at reducere de eksterne omkostninger grundet manglende målrettethed. Den nye definition skal være med til at sikre, at den støtte, der ydes, kun gælder for intermodal transport, som sikrer tilstrækkelig høje sparede eksterne omkostninger og muliggør en optimeret anvendelse af transportnettet.

Beregning af eksternaliteter

For at indsnævre de operationer, der er omfattet af forslagets støt-teforanstaltninger, skal der fastsættes en tærskelværdi for beregningen af "sparede" eksterne omkostninger. Denne skal blandt andet inddrage drivhusgasemissioner, luftforurening, kvæstelser og dødsfald, støj og trængsel, i forbindelse med en intermodal transportoperation sammenlignet med den kommercielt levedygtige alternative unimodale vejtransportoperation. Disse eksternaliteter er også medtaget i den beregningsmodel, der forudsættes i definitionen af kombineret transport og som er et væsentligt element i forslaget.

Beregningsmodellen er en forudsætning for at kunne kategorisere, hvorvidt en intermodal transport har 40 pct. færre eksterne omkostninger end en tilsvarende unimodal vejtransport eller intermodal søtransport, jf. artikel 1b, stk. 7-8. Den konkrete metode for beregningen foreslås fastsat nærmere i en efterfølgende delegeret retsakt, men forventes at tage udgangspunkt i Kommissionens håndbog om eksterne transportomkostninger³.

eFTI

Der lægges med forslagets art. 3 op til at anvende eFTI⁴ som den obligatoriske tekniske ramme til brug for dokumentation af, hvorvidt en transport kan kategoriseres som en kombineret transport og på den baggrund blive berettiget til støtte i medfør af direktivet.

I forslagets præambelbetragtninger uddybes det, at det er vigtigt at kunne kontrollere, at en transport opfylder de betingelser, der er fastsat i støtterammen. I den forbindelse findes de såkaldte eFTI-

³ Handbook on the external costs of transport. Europa-Kommissionen Version 2019 — 1.1, Den Europæiske Unions Publikationskontor, ISBN 978-92-76-18184-2.

⁴ betegnelsen for de fælleseuropæiske elektroniske platforme for godstransportinformation



platforme at være et passende værktøj, idet de er bygget til at omfatte de nødvendige reguleringsmæssige oplysninger, bl.a. om beregning af besparelser i eksterne omkostninger. Platformene forventes med forslaget at tilvejebringe nye funktioner til de nødvendige beregninger og generere aggregerede data.

For så vidt angår forslagets tidsmæssige sammenhæng med eFTI-forordningen fremgår det af forslagets præambelbetragtninger, at anvendelsen af nationale love, forskrifter og administrative bestemmelser for at gennemføre direktivforslaget bør udskydes til eFTI-platforme er til rådighed. Denne udskudte anvendelse berører ikke medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til fristen for gennemførelse i national ret.

Dette afspejles ligeledes i forslaget ved en nyaffattet artikel 3, stk. 8, hvorefter medlemsstaterne ved vejsidekontroller, og hvor det er begrundet i ekstraordinære og uforudsete omstændigheder uden for transportvirksomhedens kontrol, skal acceptere uoverensstemmelser mellem den kombinerede transport og de meddelte oplysninger, herunder om transportens rute og tidshorisont, som er registreret i eFTI-platformen. I disse tilfælde skal føreren være berettiget til at kontakte hovedkontoret, transportlederen, afsenderen eller enhver anden person eller juridisk person, som kan bistå med at fremskaffe den påkrævede dokumentation.

Transport af tomme containere

Kommissionen foreslår i artikel 1c, stk. 3, at vejtransport af en tom container skal anses for at være en integreret del af den kombinerede transport, når containeren transporteres til og fra et containerdepot før eller efter transport til det sted, hvor varerne skal læses eller losses. Det gælder, når transporten af containeren er en del af den samme transportkontrakt som den kombinerede transport. Anden transport før eller efter læsning eller losning skal ikke anses for at være en del af den kombinerede transport.

Nationale foranstaltninger

For at kunne nå direktivets målsætninger foreslås det, at hver medlemsstat jf. art. 3a skal vedtage en såkaldt national politikramme senest 2 år efter direktivets vedtagelse. Heri skal medlemsstaterne blandt andet fastsætte en liste over de foranstaltninger, der er nødvendige for at mindske intermodale transporttjenesters manglende konkurrenceevne i forhold til unimodal vejtransport.



De nationale foranstaltninger skal have til formål at opnå følgende tre mål:

- a) en samlet reduktion på mindst 10 pct. af de samlede omkostninger, som afholdes af de virksomheder, der tilrettelægger kombinerede transport, ved kombineret transport på deres område senest 90 måneder efter direktivets vedtagelse,
- b) øget opgradering eller udbredelse af teknologier, der gør intermodal transport mere effektiv og
- c) hvor det er relevant, etablering af nye forbindelser med jernbane, indre vandveje eller nærskibsfart mellem tidligere ikke forbundne intermodale omladningsterminaler.

Forslaget lægger op til, at medlemsstaterne selv kan vælge, hvilke støtteordninger eller tiltag, de vil indføre for at opnå målene. Forslagets bilag indeholder en liste over egnede foranstaltninger, som medlemsstaterne kan vælge at anvende. Der udestår imidlertid stadig afklaring af både de indbyrdes sammenhænge mellem de tre mål og betydningen af ordlyden i mål c.

Virksomheder, der omfattes af støtteforanstaltninger

Kommissionen foreslår i artikel 1c, stk. 5, at støtteforanstaltningerne skal finde anvendelse på alle kombinerede transport, der helt eller delvist udføres i EU, uanset hvor den virksomhed, som organiserer transporten eller udfører hele transporten eller dele af den, er etableret.

Det betyder, at en virksomhed, som er etableret i et tredjeland, også kan omfattes af støtteforanstaltningerne, hvis virksomheden er medvirkende i en kombineret transport. Dermed vil den del af transporten, som går gennem Unionens område, være omfattet af direktivet.

Nationale kørselsforbud (artikel 9a)

Kommissionen foreslår i artikel 9a, at medlemsstaterne forpligtes til at undtage vejstrækningen i kombineret transport fra nationale kørselsforbud for godstransport i weekender og ferier eller om natten. Det skal ikke gælde for kørselsforbud for private kørsler.

Kontrol med Kommissionens vedtagelse af delegerede retsakter (artikel 9d)



Ved medlemsstaternes kontrol af Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser gælder de generelle regler om udvalgsproceduren. Kommissionen skal desuden udøve sine gennemførelsesbeføjelser efter undersøgelsesproceduren.

Refusion i vægtafgift

Forslaget lægger op til at videreføre ordningen med refusion i vægtafgiften fra det gældende direktiv 92/106/EØF om kombineret transport jf. art. 6, stk. 1 og 2, hvorefter der skal ydes refusion i lastbilers vægtafgift, hvis de anvendes til kombinerede transportere. Forslaget lægger dog op til at ændre definitionen af kombineret transport, så den målrettes CO₂-reduktion ved anvendelse af kombineret transport, og at anvendelsesområdet generelt udvides, bl.a. ved at direktivet ikke længere alene gælder for transport mellem medlemsstater.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver.

Sagen skal behandles i Europa-Parlamentets udvalg om transport og turisme.

Der foreligger endnu ikke en udtalelse.

5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra c) og d), hvorefter Europa-Parlamentet og Rådet efter den almindelige lovgivningsprocedure har kompetence til på transportområdet at fastsætte foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden, mens artikel 91, stk. 1, litra d), i TEUF giver samme kompetence med hensyn til "alle andre formålstjenlige bestemmelser".

Kommissionen anfører, at eksterne omkostninger ved transport, navnlig dem, der relaterer sig til klimaforandringer, er grænseoverskridende problemer, som ikke alene kan løses nationalt eller regionalt. Kommissionen anfører i forlængelse heraf, at det presserende behov for at reducere udledningen af drivhusgasemissioner fra godstransport gælder både for grænseoverskridende og nationale transportere. Derfor kræves løsninger på EU-niveau.

Derudover anfører Kommissionen, at det er målet med forslaget at promovere intermodal transport, hvoraf 81 pct. på unionsniveau



foregår mellem medlemsstaterne, via støtteforanstaltninger, som skal baseres på fælles betingelser for støtteberettigelse. I 2021 viste en analyse, at transit i form af international banegodstransport på tværs af flere medlemsstater på dansk område udgjorde 85 pct. af den samlede banegodstransport.

Regeringens vurdering

Regeringen vurderer på den baggrund, at nærhedsprincippet er overholdt, da målene i forslaget ikke i tilstrækkeligt omfang vil kunne gennemføres selvstændigt af medlemsstaterne. Desuden er området i vidt omfang allerede omfattet af fællesskabsretten i form af et fælles europæisk marked for godskørsel, herunder ikke-hjemmehørende virksomheders adgang til at udføre cabotagekørsel på andre medlemsstaters område, regler om køretøjer og lasteenheders vægt og dimensioner samt regler om brug af eFTI-platformer til at stille lovgivningsmæssige transportoplysninger til rådighed for offentlige kontrolmyndigheder.

6. Gældende dansk ret

Det gældende direktiv om kombineret transport er på det erhvervs-transportretlige område implementeret i bekendtgørelse nr. 531. af 24. maj 2018 om visse former for kombineret godstransport og på det skatteretlige område i vægtafgiftsloven, jf. LBK nr. 1107 af 2. juni 2021 med senere ændringer. Ifølge § 17 i denne lov kan der efter anmodning ydes refusion af vægtafgift for lastvogne, påhængsvogne og sættevogne, der anvendes til kombineret transport.

De gældende danske regler om bl.a. adgang til kombiterminaler fremgår af jernbanelovens § 5 og af bekendtgørelse nr. 1503 af 29. juni 2021 om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser. Heraf fremgår det bl.a. af jernbanelovens § 5, stk. 1, at forvaltere af kombiterminaler skal give alle jernbanevirksomheder lige adgang til faciliteter og tjenesteydelser, uden forskelsbehandling.

Der er i dansk ret ikke et krav om, at information om tilgængelige tjenesteydelser og faciliteter skal fremgå af forvalterens hjemmeside.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for tilpasning af dansk lovgivning. Forslaget indebærer ændringer i bekendtgørelse om



visse former for kombineret godstransport, idet definitionen på kombineret transport ændres fra de nuværende kilometerangivelser til en vurdering af de eksterne omkostninger for transporten. Herudover vil transport af tomme containere i højere grad, end det fremgår af den nuværende bekendtgørelse, skulle anses for at være en del af den kombinerede transport.

Det foreslås med artikel 9b, at der indføres en pligt til, at forvalterne af kombiterminalerne på deres hjemmeside skal oplyse, hvilke tjenesteydelser og faciliteter, der er tilgængelige på de enkelte kombiterminaler, hvilket vil skulle implementeres i dansk ret.

Direktivændringerne forventes endvidere at medføre ændringer i vægtafgiftsloven med evt. nye krav til dokumentation mv. Dette følger af, at definitionen af kombineret transport ændres og målrettes CO₂-reduktion ved anvendelse af kombineret transport, ligesom anvendelsesområdet generelt er udvidet, bl.a. ved at direktivet ikke længere alene gælder for transport mellem medlemsstater.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Gennemførelsen af en national politikramme

Da en række forhold fortsat er uklare i forslaget, er det ikke muligt at foretage egne fuldstændige skøn over de statsfinansielle konsekvenser.

Kommissionen estimerer Danmarks omkostninger til en støtteordning til ca. 123 mio. kr. årligt i 2030, faldende til ca. 63,4 mio. kr. årligt i 2050. Transportministeriet skønner på baggrund af egne beregninger og Kommissionens estimer, at de statsfinansielle konsekvenser vil kunne udgøre ca. 125-143 mio. kr. årligt i 2030 og ca. 78-83 mio. kr. i 2050, begge opgjort i 2024-niveau. Heraf udgør tab af vægt- og vejafgift samt brændstofafgifter ifølge Skatteministeriets estimer ca. 15-20 mio. kr. i såvel 2030 som 2050, opgjort efter adfærd og tilbageløb i 2024-niveau.

Forslaget vil desuden kunne medføre administrative merudgifter for Skatteforvaltningen og kontrolrelaterede merudgifter for politiet. Det er for nuværende ikke muligt at skønne over disse udgifter.

Forslaget vurderes ikke at nødvendiggøre infrastrukturinvesteringer til etablering af nye forbindelser med



jernbane eller nærskibsfart mellem tidligere ikke forbundne intermodale omladningsterminaler.

Det bemærkes, at afledte nationale udgifter, som følger af EU-retsakter, afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsrammer, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.

Kontrolmyndighedernes opgaver

Vejtransporten af tomme containere skal i visse situationer anses for at være en integreret del af den kombinerede transport, og forslaget kan indebære, at der stilles yderligere krav til kontrolmyndigheders vurdering heraf og adskillelse fra den øvrige cabotagekontrol. På nuværende tidspunkt er det ikke muligt at estimere betydningen for den operative kontrol på området, hvorfor de økonomiske konsekvenser herved skal undersøges nærmere.

Motorstyrelsens opgaver

Den gældende mulighed for at anmode om refusion i vægtafgiften udnyttes ikke i dag. En eventuel videreførelse af ordningen forventes at medføre administrative omkostninger for Motorstyrelsen dels til implementering af nye bestemmelser vedrørende kravene for at opnå refusion, dels, afhængig af antallet af anmodninger, til administration af ordningen. De statsfinansielle konsekvenser, som følger af en videreførelse af ordningen, skal derfor undersøges nærmere. Det bemærkes, at der ikke er taget stilling til placering af opgaven vedrørende godkendelse af anmodninger om refusion efter de foreslåede nye regler.

Provenu fra afgifter

I den udstrækning vejtransport erstattes af transport med jernbane, nærskibsfart eller ad indre vandveje, kan der forventes et reduceret provenu fra den kilometerbaserede vejafgift samt fra brændstofafgifter, ligesom bestanden af lastbiler, der alt andet lige må forventes at falde, vil reducere provenuet fra vægtafgiften. Det bemærkes i forlængelse heraf, at Danmark ikke har indre vandveje. Indre vandveje omfatter primært en række forbundne floder, søer og lignende på det europæiske fastland, med ingen eller kun begrænset adgang til havet.

Derudover kan forslaget medføre et yderligere reduceret provenu fra vægtafgiften som følge af den ændrede refusionsordning, jf. ovenfor. Det konkrete provenutab som følge af refusionsordningen kan ikke kvantificeres for nuværende og afhænger af, hvorvidt gennemførelsen af forslaget i sin helhed vil medføre et øget antal kombinerede transportere, hvor danske lastbiler indgår som en del af

den samlede transport, og hvor stor en del af disse biler, der opfylder betingelserne for refusion.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget indeholder som beskrevet ovenfor en række uklarheder, som gør, at det ikke er muligt at kvalificere dets samfundsøkonomiske konsekvenser til fulde ud fra det foreliggende forslag. Transportministeriet er desuden ved at afdække de samfundsøkonomiske konsekvenser nærmere.

Intermodal transport, herunder særligt kombineret transport, er i sigens natur forbundet med omladninger, jf. figuren nedenfor.

Transportkæden for gods på bane henholdsvis vej

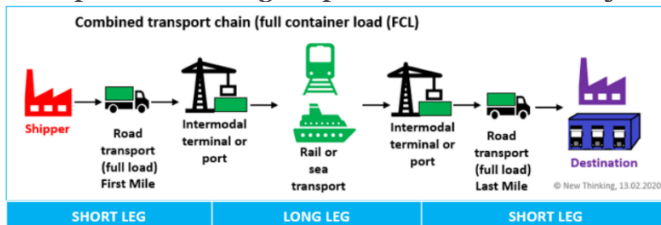
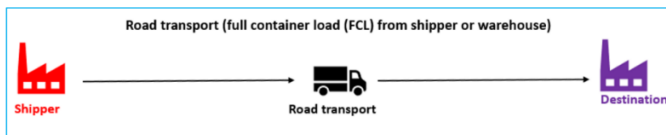


Figure 4 Combined transport chain with truck-rail or truck-sea (Source: Own illustration, New Thinking)



Kilde: Atkins & Trafikstyrelsen (2020), *Uncover the economic importance of first/last mile for combined transport in the Baltic Sea Region*, s. 20

Intermodale transporter kan ifølge Kommissionen være en omkostningseffektiv løsning sammenlignet med en tilsvarende unimodal vejtransport.

Ifølge Kommissionen har undersøgelser vist, at de gennemsnitlige eksterne omkostninger ved jernbanetransport og transport ad indre vandveje pr. tonkm (tkm) på henholdsvis 0,10 kr.⁵ pr. tkm og 0,14 kr.⁶ pr. tkm er næsten tre gange lavere end de gennemsnitlige eksterne omkostninger for tunge godskøretøjer (HGV) på 0,31 kr.⁷ pr. tkm.

⁵ Omregnet fra EUR til DKK pr. 19. januar 2024

⁶ Omregnet fra EUR til DKK pr. 19. januar 2024

⁷ Omregnet fra EUR til DKK pr. 19. januar 2024



Idet intermodale transporter i sagens natur indebærer omkostninger til omladning, skal transporterne dog være af en vis længde, før de samfundsøkonomiske omkostninger hertil opvejes af lavere eksterne omkostninger til fx trængsel, støj og klima. Det kan betyde, at det ikke eller kun sjældent vil være samfundsøkonomisk hensigtsmæssigt at støtte nationale intermodale transporter i Danmark – hvorimod der kan gøre sig andre forhold gældende i andre medlemslande, hvor den del af transporten, der udføres med fx godstog, sker over betydeligt større afstande.

I forlængelse heraf kan det også fremhæves, at en elektrificering af den tunge vejtransport vil indebære, at effekterne på CO₂-udslippet og luftforureningen ved intermodale transporter bliver mindre. Særligt hvis Danmark skal gennemføre anlægsinvesteringer på baneområdet med henblik på at gennemføre den nationale politikramme, kan det vise sig, at forslaget klimamæssige tiltag er forbundet med en høj skyggepris.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det har ikke ud fra de tilgængelige oplysninger været muligt at foretage en tilbundsående analyse af de erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget vil dog umiddelbart kunne få positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for transporterhvervet, herunder særligt de transportører, der vil kunne udnytte lavere omkostninger forbundet med intermodale godstransporter.

Danske transport- og logistikvirksomheder vil desuden kunne opnå en erhvervsøkonomisk gevinst ved kombinerede transporter på tværs af EU i det omfang, at andre medlemsstater måtte vælge at yde økonomisk støtte til involverede virksomheder for at opnå 10 pct. omkostningsreduktion.

Indsættelse af en mulighed for, at føreren kan kontakte transportvirksomheden ved vejsidekontrol og indsende yderligere dokumentation, forventes ikke at indebære større konsekvenser for virksomhederne, idet denne mulighed allerede i vidt omfang eksisterer i Danmark.

Transportministeriet kan oplyse, at der i Danmark på nuværende tidspunkt er tre kombiterminaler i regi af Banedanmark. For disses vedkommende er Banedanmark ejer af den faste ejendom, men alle tre kombiterminaler drives på nuværende tidspunkt af private ak-



tører i medfør af aftale med Banedanmark. Herudover har Transportministeriet kendskab til yderligere tre kombiterminaler, hvoraf to er kommunalt ejet, og en er privat ejet.

Hertil kan føjes, at havne med mulighed for at omlaste intermodale transportenheder per definition vil skulle betragtes som kombiterminaler. Dette indebærer, at en lang række danske havne vil skulle efterleve forslagets krav til gennemsigthed.

Forslaget forventes at medføre begrænsede administrative byrder for kombiterminaler, som følge af kravet om, at de på deres hjemmesider skal oplyse, hvilke faciliteter og serviceydelser, de tilbyder. De administrative byrder forventes imidlertid ikke at være af betydelig karakter. På den anden side vurderes det, at den øgede gennemsigthed på markedet som følge heraf kan medføre en positiv virkning for logistikvirksomheder, da det kan lette den administrative byrde forbundet med gennemførelsen af kombinerede transporter. Ifølge Kommissionens estimater vil erhvervslivet på europæisk plan opnå administrative besparelser på i alt ca. 4,12 mia. EUR i nutidsværdi for perioden 2025-2050. Opgjort ud fra en enhedsbesparelse på 5 EUR per transport, estimerer Kommissionen en besparelse på EU-plan på ca. 444 mio. EUR i 2030.

Derudover kan direktivforslagets udvidelse af refusionsordningen for lastbilers vægtafgift have en positiv indvirkning på erhvervslivet i form af afgiftsbesparelser. Det er imidlertid ikke muligt at beregne de konkrete besparelser for erhvervslivet, da det afhænger af ordningens udnyttelsesgrad efter indførelse af ændret regulering.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

På nuværende skønnes forslaget ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Forslagets danske sprogversion har været i høring i EU-specialudvalget for Transport fra den 13. december 2023 til den 19. december 2023. Forud for høringen blev den engelske sprogversion sendt ud til EU-specialudvalget for Transport den 8. november 2023.

Der er modtaget indholdsmæssige høringssvar fra Dansk Erhverv, Danske Havne, Danske Rederier, Danske Shipping- og Havnevirk-somheder, Danske Speditører, DI Transport, Forbrugerrådet Tænk, ITD, Trafikselskaberne i Danmark og 3F Transport.



Transportministeriet har modtaget følgende høringsvar:

Rådet for Grøn Omstilling

Rådet for Grøn Omstilling afgiver hermed bemærkninger til Kommissionens forslag til revision af vægt- og dimensionsdirektivet og takker for muligheden for at komme med vores input.

1. Grænseoverskridende kørsel

Baggrund for foreslåede ændringer til artikel 4(b): Det er vigtigt at bevare Kommissionens foreslåede to tons ekstra på totalvægten for nulemissionslastbiler og at denne vægtforøgelse ikke undermineres af reglerne med grænseoverskridende kørsel med 44 tons ICE-lastbiler, som der f.eks. er udsigt til ved grænsen mellem Frankrig og Belgien.

Ændringsforslag til Artikel 4b, hvor punkt 1 og 2 slettes og erstattes med følgende:

3. Medlemsstaterne bør kun acceptere en vægtgrænse mellem 40 og 44 tons for grænseoverskridende kørsler med ICE-lastbiler (lastbiler med forbrændingsmotorer), såfremt der er fastsat en ekstra vægtforøgelse på 4 tons over dette aftalte maksimum for nulemissionslastbiler og/eller køretøjskombinationer involveret i intermodale transportoperationer.
4. I national lovgivning og bilaterale aftaler, der regulerer grænseoverskridende kørsler, hvor den samlede teknisk tilladt pålæssede maksimumvægt (TPMLM) af køretøjskombinationer, inklusive 4 tons nulemission/intermodal vægtforøgelse, er på eller over 46 tons, kan medlemsstaterne begrænse brugen af de 4 tons ekstra vægt til 6-akslede køretøjskombinationer.

Alternativt ændringsforslag vil være helt at slette 4b (dvs. 4b(1-3)). Dette for at beskytte det eksisterende grænseoverskridende maksimum på 40 tons og dermed bevare forskellen mellem ICE og nulemissionslastbiler, så der er en større tilskyndelse til at fragte med nulemissionslastbiler.

2. Definition af nulemissionskøretøjer og udelukkelse af e-trailere

Baggrund for foreslåede ændringer: Det er nødvendigt at præcisere definitionen af nulemissionskøretøjer og udelukke e-trailere fra denne definition (punkt 2.2 i bilaget). Ændringsforslaget er skrevet



ind i bilagsteksten nedenfor og markeret med **fed** og overstreget, hvor det anbefales at teksten slettes:

2.2 Vehicle combinations				
	2.2.1	Road trains with five or six axles		
		(a) two-axle motor vehicle with three-axle trailer	40 tonnes	
		(b) three-axle motor vehicle with two or three-axle trailer	40 tonnes	
	2.2.2	Articulated vehicles with five or six axles		
		(a)	two-axle motor vehicle with three-axle semi-trailer	40 tonnes
		(b)	-axle motor vehicle with two or three-axle semi-trailer	40 tonnes
		(c)	two-axle motor vehicle with three-axle semi-trailer involved in intermodal transport operations	42 tonnes
		(d)	three-axle motor vehicle with two- or three-axle semi-trailer involved in intermodal transport operations	44 tonnes
	2.2.3	Road trains with four axles consisting of a two-axle motor vehicle and a two-axle trailer		36 tonnes
	2.2.4	Articulated vehicles with four axles consisting of a two-axle motor vehicle and a two-axle semi-trailer, if the distance between the axles of the semitrailer:		
2.2.4.1		is 1,3 m or greater but not more than 1,8 m	36 tonnes	



		2.2.4.2 is greater than 1,8 m	36 tonnes
In case the maximum authorised weight (MAW) of the motor vehicle (18 tonnes) and the MAW of the tandem axle of the semi-trailer (20 tonnes) are respected and the driving axle is fitted with twin tyres and air suspension or suspension recognised as being equivalent within the Union as defined in Annex II the maximum authorised weight provided for in point 2.2.4.2 shall be increased by 2 tonnes.			
In the case of vehicle combinations including alternatively fuelled vehicles other than zero-emission vehicles, the maximum authorised weights provided for in Subsection 2.2 shall be increased by the additional weight of the alternative fuel technology with a maximum of 1 tonne.			
In the case of vehicle combinations including zero-emission vehicles the maximum authorised weights provided for in Subsection 2.2.1 and 2.2.2 shall be increased by 4 tonnes. For køretøjskombinationer, som har et nulemissionskøretøj som en del af køretøjskombinationen, forhøjes de maksimalt tilladte vægte i henhold til underafsnit 2.2.1 og 2.2.2 med 4 tons. En e-trailer skal ikke betragtes som et nulemissionskøretøj. [En ny definition er nødvendig for at klassificere trailere med e-aksler som e-trailere (og lade dem være uden for nulemissionsdefinitionen).]			
In the case of vehicle combinations including zero-emission vehicles the maximum authorised weights provided for in Subsection 2.2.3 and 2.2.4 shall be increased by 2 tonnes. For køretøjskombinationer, som har et nulemissionskøretøj som en del af køretøjskombinationen, øges de maksimalt tilladte vægte i underafsnit 2.2.3 og 2.2.4 med 2 tons. En e-trailer skal ikke betragtes som et nulemissionskøretøj. [En ny definition er nødvendig for at klassificere trailere med e-aksler som e-trailere (og lade dem være uden for nulemissionsdefinitionen).]			



Rettidig national implementering

Ændringsforslag: For at sikre, at medlemslandene implementerer direktivets regler rettidigt, foreslår vi at tilføje følgende bestemmelse i revisionen: Inden for 12 måneder efter denne revisions ikrafttræden bør medlemsstaterne ajourføre deres nationale lovbestemmelser for at give 4 tons vægtforøgelse til nulemissionskøretøjskombinationer eller til brug i intermodal transport. De nævnte køretøjskombinationer er defineret i underafsnit 2.2.1 og 2.2.2.

3. Mere proportionel vægtgrænse for nulemissionsdrivaksler og understøttende forhold

Baggrund for foreslåede ændringer: Der er behov for en mere proportionel vægtgrænse for nulemissionsdrivaksler og understøttende forhold, herunder udfasningsdatoer. Nedenfor i tabellen ses vores ændringsforslag, markeret i **fed** og overstreget.

3.4 Driving axle			
	3.4.1	Driving axle of the vehicles referred to in points 2.2, 2.3 and 2.4 other than zero-emission vehicles	11,5 tonnes
	3.4.2	Driving axle of zero-emission vehicles referred to in points 2.2.1 and 2.2.2 Drivaksel på nulemissionskøretøjer, der er nyregistreret mellem [2025] og 1/1/2029, efter opfyldelse af betingelserne i punkt 3.4.4 Fra 1/1/2029 gælder betingelserne i punkt 3.4.4 for alle nyregistrerede nulemissionskøretøjer som refereret til i underafsnit 2.2.1 og 2.2.2 Kommissionen bør foreslå rettidige ændringer af EU-typegodkendelseslovgivningen som følge af denne bestemmelse.	12,5 tonnes 12 tonnes
	3.4.3	Zero-emission two-axle buses Nulemissions to-akslede busser Drivakslen på to-akslede nulemissionsbusser, der er nyregistreret mellem [2025] og 1/1/2035, efter opfyldelse af betingelserne i punkt 3.4.4	12,5 tonnes



	<p>Fra 1/1/2035 gælder betingelserne i punkt 3.4.4 for alle nyregistrerede to-akslede nulemissionsbusser.</p> <p>Kommissionen bør foreslå rettidige ændringer af EU-typegodkendelseslovgivningen som følge af denne bestemmelse.</p>	12 tonnes
3.4.4	<p>Bestemmelserne i punkt 3.4.2 og 3.4.3 er underlagt følgende obligatoriske sikkerhedsforanstaltninger for nyregistrerede nulemissionskøretøjer, der anvender en 12 tons drivaksel fra [2025]:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Bredbaserede højeffektive enkeltdekk på styreakslen med EU-dækklassificeringsminimum på A for rullemodstand og B for vådt vejgreb2. Dobbeltdekkkonfiguration på drivakslen med dæk med EU-dækklassificeringsminima på A for rullemodstand og B for vådt vejgreb3. Et dæktryksovervågningsystem, der advarer føreren om et tryktab på mere end 0,5 bar, med pligt til at genoprette trykket til det anbefalede niveau ved den nærmeste tilgængelige facilitet under hensyntagen til kørselsretningen4. En accelerationsbegrænser, der sikrer, at acceleration fra hvile ikke overstiger 1,2m/s² <p>Kommissionen bør foreslå rettidige ændringer af EU-typegodkendelseslovgivningen som følge af denne bestemmelse.</p>	

4. EMS/Modulvogntog

Baggrund for foreslåede ændringer: Det er nødvendigt, at det sikres, at grænseoverskridende modulvogntogs/EMS-kørsler er nulemissionskørsler inden 2030. Sikkerheden skal prioriteres og det samme bør modalskift mellem jernbane/vandveje. Nedenfor er to forskellige ændringsforslag. I og med den danske sprogversion af lovtæksten endnu ikke er tilgængelig, indsætter vi den oprindelige lovtækt på engelsk med overstregninger til ændringsforslag, der bør slettes og fed for tilføjelser, også på engelsk.

Ændringsforslag til Artikel 4a, 1 ud af 2: De nedenfor foreslåede ændringer gælder for al grænseoverskridende kørsel med gigaliners, *uanset hvornår de påbegyndes*:



‘4a. Member States may allow the circulation in their territories in national and international traffic of European Modular Systems subject to all of the following conditions:

- (e) the Member States shall make publicly available, in an accessible and transparent way, the information related to the maximum weights and dimensions applicable to the circulation of European Modular Systems in their territories;
- (f) the Member States shall make publicly available, in an accessible and transparent way, the information related to the part of the road network where European Modular Systems can circulate;
- (g) the Member States shall ensure the connectivity of the part of the network where European Modular Systems can circulate in their territories with the road network of neighbouring Member States that also allow the circulation of European Modular Systems, in order to enable cross-border traffic;
- ~~(h) the Member States shall set a monitoring system and assess the impact of European Modular Systems on road safety, on the road infrastructure, on modal cooperation, as well as the environmental impacts of European Modular Systems on the transport system, including the impacts on modal split.~~

Whenever a Member State allows, pursuant to this paragraph, the circulation of European Modular Systems in national traffic, it may not reject or prohibit the circulation in its territory of European Modular Systems in international traffic, provided that such systems do not exceed the maximum weights and dimensions set for European Modular Systems in national traffic.

~~Member States shall inform the Commission in case they allow the circulation in their territories of European Modular Systems.’;~~

(d) Member States shall set a monitoring system and assess the impact of routes / movements of European Modular Systems on the following:

- **Road safety: Member States shall conduct an evaluation to assess the impact of any movement of European Modular Systems, particularly on non-highway sections, and with regard to vulnerable road users, such as cyclists and pedestrians;**
- **Road infrastructure;**
- **Modal shift / co-operation: Member States shall conduct an assessment of the route or movement of the European**



Modular Systems, paying particular attention to existing alternative modes of transport and the need to avoid reverse modal shift.

The Member States involved must send the above-described assessments to the European Commission.

Whenever a Member State allows, pursuant to this paragraph, the circulation of European Modular Systems in national traffic, it may not reject or prohibit the circulation in its territory of European Modular Systems in international traffic, provided that such systems do not exceed the maximum weights and dimensions set for European Modular Systems in national traffic. **In the case of zero-emission European Modular Systems, the maximum authorised weight shall be increased by 4 tonnes.**

Cross-border movement of European Modular Systems shall be operated by zero-emission vehicles from 01/01/2030.

Ændringsforslag til Artikel 4a, 2 ud af 2: De nedenfor foreslåede ændringer gælder for al grænseoverskridende kørsel med gigaliners, der begynder efter datoen for denne revisions ikrafttræden [forventet ~2025]:

‘4a. Member States may allow the circulation in their territories in national and international traffic of European Modular Systems subject to all of the following conditions:

- (a) the Member States shall make publicly available, in an accessible and transparent way, the information related to the maximum weights and dimensions applicable to the circulation of European Modular Systems in their territories;
- (b) the Member States shall make publicly available, in an accessible and transparent way, the information related to the part of the road network where European Modular Systems can circulate;
- (c) the Member States shall ensure the connectivity of the part of the network where European Modular Systems can circulate in their territories with the road network of neighbouring Member States that also allow the circulation of European Modular Systems, in order to enable cross-border traffic;
- (d) ~~the Member States shall set a monitoring system and assess the impact of European Modular Systems on road safety, on the road infrastructure, on modal cooperation, as well as the environmental impacts of European Modular Systems on the transport system, including the impacts on modal split.~~



Whenever a Member State allows, pursuant to this paragraph, the circulation of European Modular Systems in national traffic, it may not reject or prohibit the circulation in its territory of European Modular Systems in international traffic, provided that such systems do not exceed the maximum weights and dimensions set for European Modular Systems in national traffic.

~~Member States shall inform the Commission in case they allow the circulation in their territories of European Modular Systems.;~~

(d) from the date of entry into force [~2025] Member States shall set a monitoring system and assess the impact of any proposed new route or movement of European Modular Systems on the following:

- Road safety: Member States shall conduct an ex-ante evaluation to assess the impact of the newly-proposed movement of European Modular Systems, particularly on non-highway sections, and with regard to vulnerable road users, such as cyclists and pedestrians;

- Road infrastructure;

- Modal shift / co-operation: Member States shall conduct an ex-ante assessment of the proposed route or movement, paying particular attention to existing alternative modes of transport and the need to avoid reverse modal shift.

The Member States involved must send the above-described assessment to the European Commission.

Whenever a Member State allows, pursuant to this paragraph, the circulation of European Modular Systems in national traffic, it may not reject or prohibit the circulation in its territory of European Modular Systems in international traffic, provided that such systems do not exceed the maximum weights and dimensions set for European Modular Systems in national traffic. **In the case of zero-emission European Modular Systems, the maximum authorised weight shall be increased by 4 tonnes.**

From 01/01/2030, all routes or movements of European Modular Systems which commenced after the date of entry into force [~2025] shall be operated by zero-emission vehicles.

5. 5-akslede køretøjer

Baggrund for foreslåede ændringer: Medlemslandene bør selv kunne regulere maxvægten for nationale køretøjer, såfremt der påbydes en 2 tons vægtforøgelse til nulemissionslastbiler oven i de



ationale vægtgrænser. Ændringsforslag skrevet i **fed** og slettet ved overstregning.

2.3 Motor vehicles		
2.3.6	Five-axle motor vehicles with two steering axles where the driving axle is fitted with twin tyres and air suspension or suspension recognized as being equivalent within the Union as defined in Annex II, or where each driving axle is fitted with twin tyres and the maximum weight of each axle does not exceed 9,5 tonnes. Mens den maksimale vægt for fem-akslede køretøjer forbliver et anliggende for de nationale myndigheder, skal medlemsstaterne give nulemissions fem-akslede køretøjer en 2 tons ekstra vægt.	40 tonnes

6. Længdeforøgelse for nulemissionslastbiler

Til dette punkt har vi ikke nogen ændringsforslag. Vi støtter Kommissionens forslag, der pålægger det længere køretøj at tage hensyn til den europæiske vendecirkel (1.5 i bilaget)

1.5 Any motor vehicle or vehicle combination which is in motion must be able to turn within a swept circle having an outer radius of 12,50 m and an inner radius of 5,30 m
--

DTL Danske Vognmænd

DTL-Danske Vognmænd takker for at blive hørt i forbindelse med revisionen af vægt- og dimensionsdirektivet.

DTL-Danske Vognmænd ser positivt på en udvikling hen mod mere fleksible regler, som kan styrke effektiviteten i transporterne og dermed være med til at styrke den grønne omstilling. Revisionen bør dog ske i respekt for den gode og effektive transportstruktur, der i dag findes i og imellem de fire nordiske lande, Danmark, Finland, Norge og Sverige, hvor bl.a. vognvogtsvægte, der er væsentlig højere end i de fleste andre EU-lande sammen med mere fleksible længdebestemmelser end i resten af EU, muliggør væsentlig mere energieffektive og klimavenlige transporter, både nationalt og imellem de nordiske lande. Derfor bør man afstå fra at indføre maksimale vægte og mål for fx modulvogntog og HCT-vogntog (High Capacity Transport), herunder DUO2/dobbeltrailer-vogntog, der er planlagt til at rulle i Danmark på et mindre vejnet i



2024. Den gode udvikling i Norden bør ikke standses ved fx at indføre vægtbegrænsninger for grænsepassage, når to lande er enige om en tilladt vogntogsvægt, der ligger over EU's 40 tons-grænse.

Det skal dog hilses velkommen med en bedre definerings af modulvogntog, EMS (European Modular System), DUO2 mv., der indgår under gruppen af HCT-vogntog. Det modtages også med stor tilfredshed, at der er intentioner om at få en ensartethed på området for særtransporter i Europa. Det er højest utilfredsstillende og unødigt omkostningstungt for hele industrien med de forskellige ansøgningsprocedurer og regler for særtransporter. DTL vil opfordre til, at man holder fokus på koncepterne i de tre lande Danmark, Finland og Sverige, hvor man har gode og smidige koncepter, som er under stadig udvikling, så vi ikke kommer frem til en løsning, som i visse mellemeuropæiske lande, hvor man ofte venter i månedsvis på en simpel transporttilladelse til en særtransport. DTL Kran-Blok Erfa, bidrager gerne med informationer og praktiske eksempler, og samtidig vil vi også opfordre til, at man holder tæt kontakt med den internationale særtransport-organisation ESTA.

Når det gælder modulvogntog og DUO2 mv., der er længere og/eller tungere end EU's almindelige regler for almindelige vogntog, kan vi støtte formuleringen i punkt 4 – 4.B, (*restriktioner for grænseoverskridende transport af tungere og/eller længere køretøjer*), og at man bør sikre fri passage og frit vejnet på begge sider af landegrænserne for modulvogntog samt på sigt også andre HCT-kombinationer, så som DUO2. I Norden er det også vigtigt, at der til stadighed vil være uhindret passage og vejnet til rådighed for vogntogskombinationer, der falder ind under modulvogntog med vogntogsvægte på 60 ton (højere vægte i Finland/Sverige), og som blot er en kombination med en lastbil med en stor påhængsvogn, der både er almindelige i Danmark, Finland og Sverige.

DTL-Danske Vognmænd skal ikke undlade at gøre opmærksom på det uhensigtsmæssige i, at man opererer med fx modulvogntog, med en maksimal vogntogsvægt på blot 44 tons. Hvis ikke den tilladte vogntogsvægt hæves til mindst 50 tons, vil evt. nye modulvogntogsforsøg i lande, hvor man ikke allerede er i gang med højere vogntogsvægte aldrig komme ud med et positivt resultat. Det skyldes, at den forøgede egenvægt ved tilkobling af fx en linktrailer eller en dolly og en trailer, reducerer den tilladte lastevne dramatisk ud fra 40 eller 44 tons vogntogsvægt. Det vil dermed reducere mulighederne for at laste retur på normal vis. Det er illustreret i tabellen herunder (tallene angiver kg):



Udgangspunktet er et såkaldt linkvogntog, bestående af en typisk treakslet lastbil, opbygget som sættevognstrækker, en toakslet linktrailer, der er en kort trailer med mulighed for tilkobling af yderligere en trailer i standardmål (13,6 m lang)

Tilladt vogntogsvægt	40000	44000	50000	60000	64000
Lastbil (trækker), egenvægt	9000	9000	9000	9000	9000
Linktrailer, egenvægt	7700	7700	7700	7700	7700
Trailer, egenvægt	7300	7300	7300	7300	7300
Samlet egenvægt	24000	24000	24000	24000	24000
Mulig lastevne	16000	20000	26000	36000	40000

Med 40 tons tilladt vogntogsvægt vil kombinationen udelukkende kunne anvendes til meget let gods, og hvis vognmandsfirmaet ikke har tilsvarende let gods, som kan tages med retur, vil det altid blive en dårlig løsning. Det skyldes, at vogntoget ikke kan køre hen til en virksomhed og hente et "almindeligt" læs på måske 30 eur-paller (svarende til bundpladsen i en 13,6 m standardtrailer), der typisk vejer 25 tons (svarende til 830 kg pr palle).

Derfor vil kombinationen udelukkende kunne finde anvendelse ved niche-transporter af let gods både ud og hjem, selvom vogntoget er dimensioneret til at transportere op til ca. 53 paller med en vægt op til ca. 36 tons (40 tons i Sverige og Finland). Vælger man i stedet blot 50 tons vogntogsvægt, vil sådan et vogntog dog kunne laste et "almindeligt" læs på fx 26 tons. Det er også fint, at man får implementeret faste regler for autotransportere, både definitioner og total længde.

Det er også godt at få indskrevet reglerne for aerodynamiske og nulemissions-lastbiler. Når det gælder køretøjer, der anvender alternative og nulemissions-drivmidler, er der brug for mindst 1200 mm ekstra længde, så fx batterier og gastanke kan klemmes ind mellem lastbilens foraksel og bogien på en tre- eller flerakslet lastbil.

Udfordringen med totalhøjde på vogntog, som udfører transport af High Cube ISO-containerne, som bliver mere og mere udbredt, herunder også med SideLoader-vogntog, som selv kan laste og aflæse containerne, bør klares ved, at man får hævet totalhøjden til 4,40 m, og det bør ikke gælde særskilte godsarter, men alle transportere.

Vi skal også advare mod, at man indfører regler om, at køretøjer, der skal indgå i modulvogntogs-kombinationer, eller som blot er tungere end EU's standardvægte på 40 tons, skal være EU-helbils-godkendte for at kunne passere landegrænser. En meget stor del af lastbilerne i Norden, som indgår i vogntogskombinationer, er treakslede og ikke med træk på begge aksler. Oftest er de af typen



6x2 med en drivaksel, hvor mange er bygget op med en såkaldt Norgesbogie, der ikke kan indgå i en EU-helbilsgodkendelse. Navnet er opstået fordi, det er helt nødvendigt at have en sådan akselkonfiguration ved kørsel i Norge, og de er også i Danmark en del af de nationale regler. Det er også en forudsætning for udførelsen af mange transporter i de øvrige nordiske lande, fordi den kan overføre en høj vægt til drivakslen ved igangsætning og sikre, at vogntogene kommer afsted i offroad og i vinterføre.

DI Transport

DI Transport har modtaget ovennævnte høring med svarfrist den 6. september 2023. DI Transport skal indledningsvist takke for muligheden for at indgive bemærkninger til forslaget. Branchen har i adskillige år efterspurgt en revision af vægt- og dimensionsreglerne, hvorfor det er positivt, at EU-Kommissionen nu har fremlagt sit forslag. Forslaget er en del af den grønne fragtpakke og et af formålene med et revideret direktiv er da også at drage nytte af de effektiviseringsmuligheder, der ligger i at tillade øget vægt og dimensioner for en række godstransportkøretøjer på de europæiske veje, og dermed reducerer udledningen af CO₂. Forslaget indeholder en række positive elementer, der tillader operatørerne at øge effektiviteten, sikre bedre sammenhæng med andre transportformer og reducere udledning.

Forslaget bidrager således til den grønne omstilling af transportsektoren og de overordnede reduktionsmål i Green deal og Fit55. Det er positivt, at man tager højde for den øgede vægt, der følger af nulemissionskøretøjer, herunder behovet for ekstra vægt til batterier, aerodynamisk indretning af køretøjer mv.

Der følger dog af forslaget også en række udfordringer. Ikke mindst i relation til anvendelsen og udbredelse af det europæiske modulvognskoncept (EMS). Det er på den ene side positivt, at forslaget giver medlemsstaterne mulighed for at tillade national og grænseoverskridende brug af EMS på deres område, forudsat at en række betingelser er opfyldt vedrørende de maksimale vægte og dimensioner, der er tilladt på eget territorium, og i forbindelse med det tilgængelige netværk. Hvor national brug af EMS er tilladt, kan grænseoverskridende operationer ikke længere nægtes. Dette udvider omfanget af, hvad der i øjeblikket er tilladt, og skulle gerne i yderligere omfang optimere brugen af EMS over længere afstande og opnå flere fordele med hensyn til reduktion af antallet af køretøjer på vejen og det samlede brændstofforbrug.

På den anden side, går forslaget ikke tilstrækkelig langt i sit anvendelsesområde, da forslaget ikke harmoniserer de nationale vægtgrænser. I de nordiske lande har man med stor succes anvendt EMS og med forslaget tillades da også vægtgrænser på 60 tons.



Men da en række EU lande ikke tillader højere vægt end 40 tons, begrænses de gevinster, der ville kunne høstes ved langdistancekørsel med EMS, fra f.eks. det nordlige Sverige gennem Danmark til Italien.

Desuden er testperioden begrænset til 5 år, hvilket synes for kort en periode, og man bør søge at gøre forsøget permanent. DI Transport skal opfordre til at der i forhandlingerne i Rådet arbejdes intenst på at overbevise de skeptiske EU lande om fordelene ved såvel EMS som EMSII / forsøget med DUOII lastbiler på dele af det danske vejnet. DI Transport skal i den forbindelse henvise til høringssvar afgivet i forbindelse med udkast til bekendtgørelse vedr. køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk, samt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

Dansk Erhverv

Reglerne om lastbilers tilladte vægt og dimensioner spiller en afgørende rolle for at forbedre energieffektiviteten i vejtransporten og reducere sektorens drivhusgasemissioner. Det er et vigtigt værktøj til at indfri EU's grønne ambitioner. Dansk Erhverv er positive overfor en revision af reglerne. Den grænseoverskridende transport med både længere og tungere lastbiler skal efter vores opfattelse fremmes mest muligt. Overordnet set er ambitionsniveauet i Kommissionens forslag i den henseende for lavt: Der bliver givet lidt ekstra vægt og længde til nulemissionslastbiler og lastbiler med aerodynamiske førerhuse, og landene bliver forpligtet til at tillade grænseoverskridende kørsel med tungere lastbiler på deres områder, hvis landet allerede selv har indført lignende nationale regler. De foreslåede ændringer er langt for nok til at høste de mange fordele, der er ved at udbrede længere og tungere lastbiler.

Danmark er et foregangsland

Danmark er et af de lande i EU, der har gode erfaringer med øgede vægt og dimensioner, modulvogntog og dobbeltrailere. Danmark bør i forhandlingerne arbejde for at et mere ambitiøst resultat, end fremlagt af Kommissionen. Forslaget gør efter Dansk Erhvervs mening ikke nok for at udbrede længere og tungere lastbiler i EU, herunder brugen af modulvogntog. For eksempel vil det effektivisere den europæiske vejtransport, hvis det bliver muligt at køre med modulvogntog med dimensioner som i Danmark på hele TEN-T-nettet.

Harmonisering er godt, men bevar fleksibiliteten



Forslaget ligger i et vist omfang op til harmonisering af reglerne. Det er fx positivt, at forslaget strømliner procedurerne for ansøgning om tilladelser til særtransport, og der bliver indført en *one-stop-shop*-tilgang. Det er vigtigt, at det bliver et hurtigt og smidigt system. Det vil mindske den administrative byrde og omkostningerne for operatørerne. Man fjerner behovet for tilladelse til højere lastbiler til transport af *high cube*-containere i intermodal transport, og der bliver indført en ny og højere højde for *high cube*-containere, som dog efter Dansk Erhverv mening bør udvides til at gælde alle transporter. Der bliver desuden indført harmoniserede regler for autotransporter, som Dansk Erhverv støtter op omkring. Det er dog helt afgørende, at en højere grad af harmonisering af reglerne ikke forhindrer, at vi herhjemme og i Norden kan fastholde vores nuværende mere ambitiøse og 'grønne' regler. Der skal fortsat være plads til national fleksibilitet, som der heldigvis også lægges op til med forslaget – det er vigtigt at fastholde.

Danmark skal kunne bevare de gældende nationale vægt- og dimensionsreglerne og gennemføre de kommende ændringer, der er politisk besluttet i år.

Det er positivt, at der fortsat bliver mulighed for, at landene bilateralt aftaler højere vægt og dimensioner for grænseoverskridende transport. Men så længe at forslaget ikke indeholder en generel forøgelse af vægt- og dimensionskravene i grænseoverskridende transport er forslaget for uambitiøst.

Det er også en vigtig pointe ift. kommende forhandlinger, at der ikke bliver indført maksimale vægte og mål på EU-niveau, da dette kan sætte en stopper for foregangslandene i Norden, hvis dette måtte blive indført. Det bliver foreslået, at forsøgsordninger med modulvogntog begrænses til fem år. Dansk Erhverv ser gerne, at der kommer mere fleksibilitet ind i forslaget, så forsøgene kan løbe over længere tid, da det er forbundet med betydelige investeringer i materiel.

Aerodynamiske og nulemissions-lastbiler

Med forslaget opdateres reglerne om ekstra vægt og længde for lastbiler med nulemissionsteknologi. Dansk Erhverv støtter forslaget. Revisionen hæver vægtgrænsen for nulemissionskøretøjer fra de nuværende 42 ton til 44 ton, uanset vægten af den faktiske nulemissionsteknologi. Det er nyt, at "ekstravægten" for nulemissionskøretøjer ikke er begrænset til kun at omfatte den ekstra vægt af nulemissionsteknologien. Det betyder, at operatørerne vil få ekstra lastevne og dermed nytte-lastkapacitet, når/hvis teknologien bliver lettere. Det kan give en tilskyndelse til at vælge grønt.

Dansk Erhverv er positive over for forslaget men bemærker, at biogaslastbiler som udgangspunkt ikke indgår i disse undtagelser.

Dansk Erhverv er grundlæggende enige i, at en stor del af vej-



transporten skal elektrificeres på sigt, men for de køretøjer og ruter der endnu ikke kan gøre brug af hverken batteri- eller brintteknologien, kan biogas være et godt og midlertidigt alternativt. I dag har biogas allerede været med til at sikre reduktioner i den tunge transport, og den grønne omstilling kan derfor fremmes yderligere, hvis biogas indgår i de generelle øget vægt- og dimensionskrav for nulemissionslastbiler, så denne teknologi også gøres til en god, grøn investering sat over for den ellers traditionelle diesellastbil.

Med forslaget må de maksimale længder for nulemissionskøretøjer overskrides med maksimum 90 cm, men der er brug for minimum 120 cm ekstra længde. Dansk Erhverv støtter udbredelsen af aerodynamiske førerhuse, og at der kan fastsættes lempeligere længde-regler herfor. Det er også vigtigt at have fleksible regler, der sikrer kombinationen af nulemissionskøretøjer og aerodynamiske førerhuse.

Udbred nulemissionslastbiler, men fortsat behov for effektivisering af den 'traditionelle' lastbil

Dansk Erhverv er enig i, at et af formålene med revisionen kan være at fremskynde udbredelsen af nulemissionslastbiler og fremme intermodal transport. Men fokus må ikke blive for ensidet på det formål. Så risikerer man at overse de store fordele med effektivitetsforbedringer og CO₂-reduktioner, der er ved at øge vægt og dimensioner for traditionelle lastbiler, der fortsat vil udgøre en stor andel i mange år fremover.

Forslaget indfører en "solnedgangsklausul"¹, der betyder, at grænseoverskridende transport med længere og tungere lastbiler kun må udføres med nulemissionslastbiler fra 2035. Dansk Erhverv er skeptisk overfor reglen. Beslutningen om at indføre sådan en regel bør afvente den faktiske udvikling i sektoren og en evaluering af forholdene på et senere tidspunkt.

I 2035 vil rigtig meget transport fortsat blive udført med traditionelle lastbiler, og derfor vil reglen gøre en stor del af transporterne mindre effektive og føre til flere emissioner. Der bliver i disse år indført rigtig mange nye EU-regler, der skubber på den grønne omstilling af vejtransporten, fx et næsten totalforbud mod salg af lastbiler med forbrændingsmotorer i 2035. Der er således andre og mere effektive regler, der skubber på den positive udvikling, end at forbyde grænseoverskridende transport med traditionelle lastbiler, der er længere og tungere. Der er fortsat brug for regler, der optimerer brugen af den traditionelle lastbil – også i 2035.

Dansk Erhverv har en generel betragtning om, at det samtidig er vigtigt, at forslaget ikke bliver brugt til at sætte hindringer op for en effektiv vejtransport med det formål at fremme andre transportformer. Ønsker man at fremme andre transportformer, bør fokus være på et forbedre ramme-vilkårene for disse transportformer,



men det skal ikke ske på bekostning af en effektivisering af vejtransporten. Det bør Danmark være opmærksomt på i kommende forhandlinger.

Dobbeltrailere til Sverige

Dansk Erhverv vil slutteligt benytte lejligheden til at gøre opmærksomt på, at det er kritisabelt, at man fra dansk og svensk myndigheds side ikke har kunnet nå til enighed om fælles regler eller gensidig anerkendelse, som muliggør grænseoverskridende transport med dobbeltrailere. For erhvervet er det helt uforståeligt, at man ikke kan køre med danske dobbeltrailervogntog i Sverige og visa versa. Det er generelt afgørende, at den grænseoverskridende transport kan forløbe uden tekniske barrierer og særlige nationale krav og konfigurationer, der skal være opfyldt, før det er tilladt. Det bør Danmark ligeledes arbejde for på EU-niveau.

De Danske Bilimportører

De Danske Bilimportører har kun enkelte bemærkninger til det foreliggende udkast fra EU-kommissionen til revision af direktiv 96/53/EF (vægt- og dimensionsdirektivet).

Først og fremmest opfordrer vi regeringen til at sikre, at de foreslåede ændringer til vægt- og dimensionsdirektivet ikke får negativ indflydelse på de 11 lempelser, der netop er foreslået indført i de nationale regler i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (DfK) og i Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (dimensionsbekendtgørelsen).

Tilsvarende opfordrer vi regeringen til at bakke op om de evt. muligheder for yderligere lempelser i DfK og dimensionsbekendtgørelsen, som Kommissionens direktivudkast måtte give mulighed for at indføre.

For så vidt angår de konkrete ændringer til direktivet som foreslået af Kommissionen gælder der i øvrigt de samme hensyn, som vi har gjort gældende i vores høringssvar til de aktuelle ændringer af DfK og dimensionsbekendtgørelsen.

Vi henviser til vedlagte høringssvar (sagsnr. 2023-482247).

Herudover henviser vi til de synspunkter, som ACEA (European Automobile Manufacturers' Association) har formuleret i vedlagte "Position Paper" vedrørende revisionen af vægt- og dimensionsdirektivet. (December 2022) samt; i et fælles brev fra ACEA og "Plat-



form for electromobility” og ”Hydrogen Europe” stilet til Kommissionen (Transport), Spaniens EU-ambassadør og Parlamentet (TRAN og ENVI). Brevet er ligeledes vedlagt.

Det fremhæves heri, at revisionen af direktivet overordnet bør:

- Simplificere direktivet så meget som muligt og sikre en fuldt harmoniseret gennemførelse i medlemsstaterne.
- Tillade forhøjede vægtgrænser for nul-emissionskøretøjer og justere bestemmelserne for akseltryk og vogntogslængder, så de tager højde for de særlige behov, der gør sig gældende for drvinjerne i nul-emissionskøretøjer.
- Sikre ”intermodal kompatibilitet” (af hensyn til den grænseoverskridende transport, red.)

Generelt må revisionen af direktivet anses som afgørende for den grønne omstilling af transporten, og det er helt essentielt, at alle barrierer for anvendelsen af nul-emissionsteknologier i tunge køretøjer fjernes så hurtigt som muligt.

Bilag:

- De Danske Bilimportørers høringssvar til DfK og dimensionsbekendtgørelsen (sagsnr. 2023-482247)
- ACEA Position Paper: Review of the weights and dimensions directive (December 2022)
- Letter to the European Commissioner for Transport, the Ambassador and Permanent Representative of Spain to the European Union and the Presidents of TRAN and ENVI Committees of the European Parliament

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Kommissionens forslag har været drøftet på en række arbejdsgruppemøder i Rådet under det nuværende belgiske formandskab.

Der er generelt opbakning til forslagens formål om at fremme kombineret transport og en anerkendelse af, at det gældende direktiv ikke lever op til hensigten. Der er imidlertid ikke enighed om definitionen af kombineret transport, som er bestemmende for resten af forslaget. Et stort antal lande har derudover udtrykt bekymring eller forbehold overfor forslagens centrale løsningsforslag.

Et flertal ser ligeledes behov for større klarhed om beregningen af både målet om 10 pct. omkostningsreduktion og kriteriet om 40



pct. færre eksterne omkostninger. Hovedparten af dette flertal mener, at væsentlige forhold af betydning for beregningen af de 40 pct. skal fastsættes i direktivet frem for i en gennemførselsretsakt. Endelig har et mindretal på 11 lande med varierende afsæt anført, at forslaget ikke tager tilstrækkelig højde for, at medlemsstater har forskellige især geografiske forhold, og derfor kan blive uforholdsmæssigt dyrt for nogle medlemsstater.

Et flertal blandt medlemslandene har under forhandlingerne udtrykt ønske om at benytte en anden definition end den foreslåede. Derudover har et stort flertal udtrykt betænkelighed ved forslagens krav om at fastsætte nationale politikrammer, da de finder, at kravene er for uklare. I forlængelse heraf har et mindretal med varierende afsæt anført, at de ovenfor nævnte dele af forslaget ikke tager hensyn til forskellige landes geografiske forhold. I forhold til brugen af eFTI er der blandt et flertal af medlemsstaterne en bekymring omkring brugen af dette værktøj og ønsker en længere implementeringsfrist.

Det belgiske formandskab har i den forbindelse fremsat en række ændringsforslag for at imødegå bekymringerne, men det er ikke lykket at finde et flertal for teksten.

For så vidt angår forslagens krav til, at vejstrækningen i en kombineret transport skal fritages fra nationale kørselsforbud for gods-transport i weekender og ferier eller om natten, er denne del af forslaget mødt med modstand fra en række større lande, der mener, at det bør være et nationalt anliggende.

Det belgiske formandskab har derfor sat forslaget på til fremskridtsrapport på TTE(transport)-rådsmødet den 18. juni 2024.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter den overordnede intention med revisionen af direktivet, der sigter mod en grønnere transportsektor på europæisk plan, for på denne måde at reducere de skadelige virkninger af vejtransporten på f.eks. klima, miljø og sundhed.

Regeringen vil i arbejdet med forslaget være opmærksomme på, om forslaget kan føre til, at medlemsstaterne pålægges at indføre støtteordninger på et uklart grundlag og til kombinerede transporter, som reelt ikke er samfundsøkonomisk bedre end tilsvarende unimodale vejtransporter, når klimaeffekten medregnes.



Regeringen vil endvidere arbejde for, at centrale udgiftsdrivende dele skrives ind i forslaget frem for at blive fastlagt efter forslagets vedtagelse.

Endelig vil regeringen arbejde for at sikre, at Danmark ikke som følge af forslaget kan blive pålagt at implementere regulering vedrørende indre vandveje.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget blev forelagt Folketingets Europaudvalg til tidlig orientering den 1. december 2023 og der blev forelagt forhandlingsoplæg i Udvalget den 26. april 2024.



Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om passagerrettigheder i forbindelse med multimodale rejser

KOM(2023) 752

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i marginen.

1. Resumé

Europa-Kommissionen fremlagde den 29. november 2023 et forslag til en ny forordning om passagerrettigheder i forbindelse med multimodale rejser.

Passagerer, der rejser i unionen ved brug af luftfart, søfart eller bus- og jernbanetransport er i dag beskyttet i en række forskellige forordninger. Disse forordninger om passagerrettigheder fastsætter dog kun rettigheder for passagerer i Unionen, når de rejser med én transportform. Det nye forslag har til formål at supplere de eksisterende regler ved at sikre, at passagererne nyder det samme beskyttelsesniveau, når de skifter mellem transportformerne under en rejse.

Kommissionens evaluering af de eksisterende passagerrettighedsforordninger har blandt andet konstateret en utilstrækkelig beskyttelse af passagerer ved multimodale rejser. Formålet med forslaget er derfor at gøre passagertransport mere bæredygtig ved at opnå effektiv multimodalitet, hvor passagerer, der rejser på lange distancer, kan kombinere flere former for kollektiv transport og derved benytte de mest bæredygtige og effektive transportformer. Ved at sikre passagerens beskyttelse ved anvendelse af multimodale rejser, f.eks. i tilfælde af forsinkelse, tilskynder man dermed til brugen af kollektiv transport fremfor privatbilmise. Derudover vil udvidelsen af reglerne bidrage til at fastsætte rammer for passagerrettigheder ved multimodale rejser, der er enkle, mere sammenhængende og sikrer en harmonisering af reglerne.

Regeringen finder intentionerne bag forslaget positive, men mener, at det er afgørende at finde den rette balance mellem på den ene side at styrke passagerernes rettigheder og på den anden side at indrette reglerne, så de også tager hensyn til operationelle udfordringer i transportsektoren og branchens omkostninger. Herudover bør reglerne i relevant omfang ensrettes med regler for



andre transportformer. Det vurderes, at forordningen potentielt vil føre til øget bureaukrati.

Derudover vil regeringen arbejde for, at Kommissionen ikke tildeles bemyndigelse i større omfang end nødvendigt, herunder at Kommissionen kan pålægge medlemsstaterne at undersøge konkrete virksomheder, hvor der er mistanke om at forordningen ikke overholdes.

På nuværende tidspunkt kendes det fulde omfang af effekterne af forslaget ikke. Definitioner og rejsetyper fremstår stadig uklare, dog vurderes det, at der er begrænsede økonomiske konsekvenser.

Regeringen anser det for positivt, at forslaget stiller krav om øget oplysningspligt ved køb af en multimodal rejse således, at passagerer oplyses om, hvilken billettype de køber, og hvordan de hermed er dækket. Det vurderes ligeledes positivt, at passagererne i samme ombæring har adgang til information om relevant klageinstans i tilfælde af forsinkelser eller aflysning.

Regeringen finder det dog vigtigt, at transportoperatører og formidlere undtages for krav om kompensation ved ekstraordinære omstændigheder, herunder i tilfælde af strejker.

Det belgiske formandskab har valgt at sætte forslaget på til fremskridtsrapport på det kommende TTE(transport)rådsmøde den 18. juni 2024.

2. Baggrund

Kommissionen har den 29. november 2023 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om passagerrettigheder i forbindelse med multimodale rejser⁸. Forslaget er oversendt til Rådet den 17. januar 2024 i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsat under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) artikel 91, stk. 1, og artikel 100, stk. 2, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

⁸ Forordningens definition af en multimodal rejse: en passagers rejse mellem et afgangssted og et endeligt bestemmelsessted, der omfatter mindst to transporttjenester og mindst to transportformer



Forslaget til den nye forordning om beskyttelse af passagerrettigheder ved multimodale rejser er fremsat som led i Den Europæiske Grønne Pagt, der omfatter et mål om at reducere de transportrelaterede drivhusgas-emissioner med 90 pct. inden 2050.

Kommissionens evaluering af de eksisterende passagerrettighedsforordninger har blandt andet konstateret utilstrækkelige rettigheder for passagerer under multimodale rejser. De manglende rettigheder for passagerer på multimodale rejser har blandt andet resulteret i dette forslag til en forordning. Forordningen supplerer de eksisterende regler om passagerrettigheder ved at sikre, at passagerer har samme rettighedsniveau, når de skifter mellem transportformer under en rejse.

3. Formål og Indhold

Formålet med forslaget er at gøre passagertransport mere bæredygtig ved at opnå effektiv multimodalitet, hvor passagerer, der rejser på lange distancer, kan kombinere flere former for kollektiv transport⁹ og derved benytte de mest bæredygtige og effektive transportformer. Kommissionen vurderer, at ved at sikre passageres rettigheder f.eks. i tilfælde af forsinkelse, vil gøre multimodale rejser mere attraktive og dermed fremme brugen af kollektiv transport fremfor privatbilisme.

EU's regler om passagerrettigheder, der gælder for ét transportmiddel, foreslås derfor udvidet til at dække passagerer, der skifter transportmiddel og benytter to eller flere transportmidler. Udvidelsen af reglerne skal bidrage til at fastsætte rammer for passagerrettigheder ved multimodale rejser, der er enkle, mere sammenhængende og sikrer harmonisering af reglerne. Kommissionen har desuden fokus på, at reglerne skal sikre ligebehandling mellem passagerer med hensyn til transportforhold og udbud af billetter og sikre ikke-forskelsbehandling af og bistand til personer med handicap og personer med bevægelseshandicap. Det præciseres desuden, at passageren skal være omfattet af samme beskyttelsesniveau, uanset om billetten er købt på en online platform eller fysisk. Medlemsstaterne bør desuden sikre, at der ikke forekommer forskelsbehandling på grundlag af en passagers nationalitet, herunder med særligt fokus på billetkøb på onlineplatforme. Der må heller ikke forekomme forskelsbehandling på baggrund af nationalitet på

⁹ Det vil sige fly, tog, bus eller skib



grundlag af transportørens eller formidlerens etableringssted i Unionen i forbindelse med online køb af billetter.

Forordningen fastsætter bestemmelser om følgende:

- De oplysninger, som passagererne skal modtage før og under rejsen, og bestemmelser for samarbejdet mellem de involverede virksomheder, der skal give oplysninger.
- Assistance til passagerer, og ansvar herfor, når passageren ikke når sin tilslutningsforbindelse, herunder regler for refusion og kompensation.
- Assistance til personer med handicap og bevægelseshandicap.
- Servicekvalitet og klager, jf. bilag 2 til forordningen der definerer minimumsstandarder for servicekvalitet.

Anvendelsesområdet for forordningen om multimodale rejser

Forslaget sigter mod at sikre rettigheder for passagerer, der rejser multimodalt, og at fastlægge ansvaret for de forskellige leverandører af rejseydelser i en multimodal rejse.

Definition på en multimodal rejse:

Ved en multimodal rejse forstås en rejse, hvor passageren kombinerer mindst to kollektive transportmidler med to transportformer for at nå en destination.

En ren jernbanerejse, hvor der skiftes imellem forskellige jernbaner, vil derfor ikke være omfattet af reglerne om multimodale rejser, men i stedet være reguleret af forordningen om jernbanepassagerers rettigheder (EU) nr. 2021/782. Det samme gælder for en rejse, hvor der rejses med flere busser, færger eller fly.

Forordningen etablerer rettigheder for passagerer, der benytter multimodale rejser, men kun når de relevante transportydelser allerede er omfattet af unionens øvrige forordninger om passagerrettigheder. Forordningen om multimodale rejser skal således supplere de øvrige regler om passagerrettigheder, og finder kun anvendelse på multimodale rejser, hvor samtlige berørte transporttjenester er omfattet af anvendelsesområdet for EU-lovgivningen om passagerrettigheder.

Det vil sige, at busrejser med en rejseafstand på under 250 kilometer ikke er omfattet af forordningen om multimodale rejser, idet reglerne for buspassagerers rettigheder kun omfatter busrejser



over 250 kilometer. Afgrænsningen af dog fortsat ikke helt klar i forhold til f.eks. turistbusser.

Det vil også sige, at der kan være mulighed for at undtage togrejser på by- og regionalbaner for visse dele af denne forordning eller den eksisterende forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (forordning (EU) 2021/782).

Det kan derfor læses ud af forordningens tekst, at forordningen er gældende for multimodale rejser (altså rejser med mindst to kollektive transportmidler), der omfatter følgende kollektive transportmidler:

- En busrejse med en rejseafstand på 250 kilometer eller mere.
- En langdistance togrejse, det vil sige en togrejse, der ikke foretages internt i byer, til/fra forstæder, eller med regionaltog (forudsat at disse baner er undtaget).
- En rejse med færge.
- En flyrejse til/fra lufthavne i EU.

En multimodal rejse kan derfor i en dansk kontekst f.eks. bestå af en fjernbus (over 250 kilometer) + færge, fly+IC-tog, eller færge+IC-tog.

Hvem forpligtes af forordningen og i hvilke situationer:

I forordningen om passagerrettigheder ved multimodale rejser skelnes der mellem tre kategorier af multimodale rejser, der er omfattet af forordningen:

- A. En samlet multimodal kontrakt**, hvorved forstås en befordringskontrakt indgået mellem en passager og en transportør, om en multimodal rejse, der omfatter flere på hinanden følgende transporttjenester, der drives af en eller flere transportører.
- B. En kombineret multimodal billet**, hvorved forstås en eller flere billetter til en multimodal rejse, der repræsenterer særskilte befordringskontrakter, som er kombineret af en transportør eller formidler på eget initiativ, og som købes ved, at passageren foretager en enkelt betaling.
- C. Særskilte multimodale billetter**, hvorved forstås billetter til en multimodal rejse, der udgør særskilte befordringskontrakter, der tilbydes sammen af en transportør eller formidler og som passageren køber ved særskilte betalinger.



Følgende transportudbydere forpligtes af forordningen:

1. Transportører¹⁰
2. Formidlere¹¹
3. Terminalforvaltere¹²
4. Forvaltere af multimodale knudepunkter i bestemte byer (Jf. bilag 1 om knudepunkter i forordningen) ¹³

Forordningen gælder ikke for multimodale rejser, hvis de kombineres med en rejsearrangør, som en del af en pakkerejse i henhold til pakkerejsedirektivet¹⁴.

Forpligtigelser i forordningen

Oplysninger til passagerer

I forslaget fastsættes det, at transportøren eller formidleren inden passagerens køb af en billet informerer passageren om, hvorvidt der er tale om en billettype til en multimodal rejse, som er omfattet af forordningen, og hvilken type af multimodal kontrakt eller billet, der er tale om (dvs. om der er tale om kategori A, B eller C).

I de nugældende passagerrettighedsforordninger stilles der ligeledes krav til, at passagererne modtager visse typer af informationer, herunder både information om aflysning og forsinkelser, information om passagerens rettigheder samt information om en rejses adgangsvilkår for personer med handicap og personer med bevægelseshandicap.

I den nye forordning om multimodale rejser udvides informationskravene for transportøren eller formidleren, der tilbyder transportkontrakter, til også at omfatte information om forbindelsestider mellem de forskellige transporttyper, tidsplaner og betingelser for

¹⁰ Definition af transportør: En fysisk eller juridisk person, der ikke er formidler og som tilbyder transporttjenester til offentligheden.

¹¹ Definition: En billetudsteder eller en rejsearrangør eller en formidler som defineret i artikel 3, henholdsvis nr. 8) og 9), i direktiv (EU) 2015/2302, dog ikke en transportør

¹² Definition: en lufthavns forvaltningsorgan, en jernbanestationsleder, en havneterminaloperatør eller en busterminals forvaltningsorgan

¹³ Definition: en terminalforvalter med ansvar for forvaltningen af et multimodalt passagerknudepunkt

¹⁴ (EU) nr. 2015/2302 om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer samt om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/83/EU og om ophævelse af Rådets direktiv 90/314/EØF



den hurtigste tur for den multimodale rejse, laveste priser, aflysninger og forsinkelser, både planlagte og i realtid, og procedurer for indgivelse af klager med videre.

Virksomheder, der falder ind under definitionen af en SMV¹⁵, kan blive undtaget kravene om information i realtid.

Der stilles desuden krav til, at informationen skal tilbydes i passende format, herunder ved brug af passende kommunikationsteknologi.

Ansvar i tilfælde af ikkeopnåede tilslutningsforbindelser

Forslaget fastsætter krav om refusion for mistede forbindelser med videre, som omfatter passagerer, der har købt en billet af et selskab, der udgør en samlet multimodal kontrakt (kategori A), og passagerer, der har købt en kombineret billet (kategori B).

Krav i forbindelse med samlede multimodale kontrakter (kategori A):

Forordningen fastsætter særlige regler for kompensation og assistance gældende for samlede multimodale kontrakter, herunder også når rejsen er købt gennem en formidler.

Hvis der under en multimodal rejse, som finder sted under en samlet multimodal kontrakt, opstår en mistet forbindelse, eller at det med rimelighed kan forventes på grund af forsinkelse eller aflysning af en forudgående transportydelse i henhold til samme kontrakt, stilles der krav til, at den kontraherende transportør tilbyder passageren en række valgmuligheder for kompensation. Passageren kan vælge imellem følgende:

- Fuld refusion for den fulde billetpris for den eller de dele af rejsen, der ikke er foretaget.
- Fuld refusion for den fulde billetpris for den eller de dele af rejsen, hvis formålet med rejsen ikke længere eksisterer.
- Mulighed for fortsættelse eller omdirigering under lignende forhold samme dag eller en anden dag.

Følgende gælder blandt andet i tilfælde af refusion:

¹⁵ Mindre virksomheder med under 250 ansatte og en årlig omsætning på under 50 mio. kr.



- Refusion udbetales senest 14 dage efter modtagelse af anmodning.
- Hvis passageren ikke modtager refusionen senest 14 dage efter den dato, skal den kontraherende transportør kontakte passageren.

Der stilles desuden i forslaget krav til, at passageren i tilfælde af en mistet forbindelse under visse omstændigheder tilbydes gratis måltider og forfriskninger, der står i rimeligt forhold til ventetiden, ligesom der, hvis det er fysisk muligt, skal tilbydes gratis mulighed for overnatning eller indkvartering i tilfælde, hvor et ophold på en eller flere nætter bliver nødvendigt.

Er passageren en person med handicap eller bevægelseshandicap, skal transportøren være opmærksom på personens, eventuelle ledsagere og service- og førerhundes behov.

Transportøren kan desuden vælge, at formidleren skal stå for refusionsprocessen, når passageren har indgået den multimodale kontrakt med formidleren.

Krav i forbindelse med en kombineret multimodal billet (kategori B):

Forordningen fastsætter regler om, at den transportør eller formidler, som sælger en kombineret multimodal billet, som hovedregel skal tilbagebetale det samlede beløb for billetten og i øvrigt udbetale en erstatning svarende til 75 pct. af det samlede beløb, hvis passageren mister en eller flere forbindelser. Erstatningen betales senest 14 dage efter, at transportøren eller formidler har modtaget anmodningen fra passageren.

Transportøren eller formidleren kan undtages for tilbagebetaling og erstatning, hvis det tydeligt fremgår, at den kombinerede multimodale billet består af separate transportkontrakter uden ret i henhold til forordningen til refusion, omdirigering, bistand eller kompensation i tilfælde af manglende forbindelser. Informationen skal gives til passageren forud for købet, og bevisbyrden for, at passageren var forsynet med oplysningerne, ligger hos den transportør eller formidler, der solgte den kombinerede multimodal billet.

Standardiseret EU-klageformular

Kommissionen har i forordningsforslaget udarbejdet en standardiseret EU-klageformular, der skal gøre det lettere at anmode om refusion eller kompensation ved en transportør i tilfælde af aflysning



eller forsinkelse, og som passagerer, der er omfattet af forordningen, skal have ret til at benytte. Der er ikke krav om brug af EU-klageformularen, men kan bruges i tilfælde, hvor operatøren ikke har sin egen klageformular, som passageren kan benytte sig af. Der foreslås nærmere regler om EU-klageformularen, herunder at transportørerne skal oplyse deres e-mailadresse på deres hjemmeside, som klagen kan sendes til, og at de nationale håndhævelsesorganer skal sikre, at formularen er tilgængelig.

Regler vedrørende personer med handicap eller bevægelseshandicap

I forslaget fastsættes det, at transportører, der tilbyder samlede multimodale kontrakter og forvaltere af multimodale knudepunkter skal fastsætte ikke-diskriminerende regler for befordring for personer med handicap eller bevægelseshandicap. Reglerne skal offentliggøres og efter anmodning gives til passageren i tilgængeligt format, og reglerne skal være i overensstemmelse med de eksisterende passagerrettigheder.

Der foreslås blandt andet regler om følgende (gældende for alle tre billettyper):

- At multimodale rejser skal tilbydes denne passagergruppe uden ekstra omkostninger. I tilfælde, hvor adgangsreglerne gør det nødvendigt med en ledsager, skal ledsageren have ret til at rejse gratis. Dette er i overensstemmelse med Kommissionens sideløbende forslag KOM(2023) 753 om ændring af håndhævelsen af passagerrettighedsforordningerne.
- Medlemsstaterne sikrer, at terminalforvaltere og transportører på deres område samarbejder om at oprette og drive fælles kontaktpunkter¹⁶ for personer med handicap og personer med bevægelseshandicap i multimodale passagerknudepunkter. I Danmark er det Aarhus, Aalborg, Odense og København.
- Krav om assistance, hvis passageren giver besked mindst 48 timer før, der er behov for assistance.

¹⁶ Et kontaktpunkt kan være et fysisk sted, hvor der enten er medarbejdere, der kan assistere, eller der f.eks. er et telefonnummer til et callcenter, som passageren med handicap kan kontakte for assistance.



Standarder for servicekvalitet

I forslaget fastsættes det, at der indføres en forpligtelse for transportører, der tilbyder samlede multimodale kontrakter og for forvaltere af multimodale knudepunkter, transportører og busterminalers forvaltningsorganer til at udarbejde og implementere standarder for deres egen servicekvalitet i overensstemmelse med bilag II, 'Minimumsstandarder for servicekvalitet'. Disse standarder omfatter eksempelvis forsinkelser, aflysninger, klagebehandling og hjælp til personer med handicap.

Transportørerne, der tilbyder samlede multimodale kontrakter (kategori A), skal overvåge resultaterne af deres servicekvalitetsstandarder og skal hvert andet år offentliggøre en rapport om deres performance. Forvaltere af multimodale knudepunkter skal ligeledes overvåge deres ydeevne i henhold til deres servicestandarder, og skal give oplysninger om deres præstationer til nationale offentlige myndigheder efter anmodning herom.

Nationale håndhævelsesorganer og klageorganer

I forslaget fastsættes det, at hver medlemsstat skal udpege et eller flere nationale håndhævelsesorganer ("National Enforcement Body"). Organet eller organerne har ansvaret for at håndhæve reglerne på nationalt plan og behandling af klager.

Håndhævelsesorganet skal hvert andet år offentliggøre en rapport om organets aktivitet i de foregående to kalenderår, der blandt andet skal indeholde en beskrivelse af de foranstaltninger, der er truffet for at gennemføre forordningen og som skal indeholde statistikker over klager og eventuelle anvendte sanktioner. Herudover foreslås nærmere regler om klagebehandling og sanktioner med videre.

Risikobaseret overvågning

I forslaget fastsættes det, at medlemsstaterne implementerer en risikobaseret tilgang til overvågning af overholdelse af passagerrettigheder. Det nationale håndhævelsesorgan (NEB), eller de nationale håndhævelsesorganer, der bliver udpeget af medlemsstaterne, skal udvikle administrative processer, der skal overvåge overholdelsen af de forpligtelser, den nye forordning fastsætter på baggrund af en risikovurdering. Formålet med tilgangen er, at det skal give mulighed for at spore og korrigere tilbagevendende manglende overholdelse af passagerrettighederne.

Pligt til informationsdeling



I forslaget fastsættes det, at der indføres en forpligtelse for transportører, formidlere, terminalforvaltere og forvaltere af multimodale knudepunkter til at udlevere relevante dokumenter og information til de nationale håndhævelsesorganer, hvis de nationale håndhævelsesorganer anmoder om dette. Der fastsættes en frist på en måned til udleveringen, hvilket i komplekse sager kan forlænges til tre måneder.

Medlemsstaternes forpligtelser overfor Kommissionen

I forslaget fastsættes det, at medlemsstaterne regelmæssigt skal sende relevant information til Kommissionen vedrørende overholdelsen af forordningen, og at Kommissionen skal stille denne information elektronisk til rådighed for andre medlemsstater.

Der stilles også krav til, at de nationale håndhævelsesorganer på anmodning fra Kommissionen skal foretage undersøgelser af en eller flere transportører, af terminalforvaltere eller af formidlere, hvis der opstår mistanke om, at forordningens regler ikke overholdes. Inden fire måneder skal resultatet af undersøgelsen sendes til Kommissionen.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver.

Forslaget behandles i Europa-Parlamentet af Transport- og Turismeudvalget (TRAN) med Jens Gieseke (EPP) som ordfører.

Der foreligger ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet om forslaget.

5. Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91 stk. 1 og artikel 100 stk. 2, hvorefter Europa-Parlamentet og Rådet efter den almindelige lovgivningsprocedure fastsætter henholdsvis fælles regler for transportområdet og passende bestemmelser vedrørende søfart.

Kommissionen vurderer, at forudsætningen for flere multimodale rejser, er en forbedring af passagerrettighederne for disse rejser, som ikke findes optimalt i dag. Passagerrettigheder i forbindelse med rejser med fly, bus og tog (ved rejser over lange afstande), ad søvejen og ad indre vandveje er allerede forankret i EU-retten, og



det er kun personbefordring i byer/over korte afstande, der for det meste er omfattet af medlemsstaternes jurisdiktion.¹⁷

Kommissionen vurderer, at hvis der ikke tages hånd om problemet på EU-plan, kan manglende harmonisering af de regler, der beskytter passagerer under sådanne rejser, gøre, at transportører, formidlere og forvaltere af multimodale knudepunkter skal arbejde i henhold til forskellige nationale ordninger. Passagererne vil være underlagt mange forskellige bestemmelser og finde det vanskeligt at kende og insistere på deres rettigheder.

Af ovenstående grunde, vurderer Kommissionen, at nationale regler alene, selv hvis det antages, at de giver passagererne et højt beskyttelsesniveau, ikke opfylder væsentlige EU-mål, herunder den Europæiske Grønne Pagt, og endda hindrer opfyldelsen heraf.

Regeringens vurdering

Regeringen er enig i Kommissionens vurdering af, at en harmonisering af reglerne for passagerrettigheder til multimodale rejser, samt at fastsættelse af rammer for passagerrettigheder ved multimodale rejser, der er enkle og mere sammenhængende, bedst opnås på EU-plan.

Der har pågået en afklaring af, hvorvidt artikel 24, stk. 2, hvoraf det fremgår, at Kommissionen kan anmode nationale håndhævelsesorganer, om at undersøge tilfælde, hvor der er mistanke om, at en transportør, terminalforvaltere eller formidler ikke opfylder forpligtelserne, der er fastsat i forordningen, er inden for rammerne af nærhedsprincippet. Men det er efter nærmere undersøgelse blevet afklaret, at Kommissionen har en tilsvarende hjemmel i forordning (EF) nr. 1008/2008. På den baggrund vurderer regeringen, at forslaget ligger inden for rammerne af nærhedsprincippet. Det er dog fortsat regeringens opfattelse, at Kommissionen ikke skal kunne have beføjelser til at anmode nationale myndigheder om at igangsætte undersøgelser af virksomheder.

6. Gældende dansk ret

Lov om trafikselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 215 af 1. marts 2023, giver hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte nær-

¹⁷ Forordningen om multimodale rejser



mere regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af buspassagerrettighedsforordningen, herunder nærmere regler om tilsyn og klage.

I dag er bestemmelser om buspassagerrettigheder reguleret i forordning (EU) nr. 181/2011.

I dag er bestemmelser om jernbanepassagerers rettigheder reguleret i forordning (EU) nr. 2021/2782 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

I dag er bestemmelser om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje reguleret i (EU) nr. 1177/2010.

I dag er bestemmelser om flypassagerrettigheder reguleret i forordning (EF) nr. 261/2004. Trafikstyrelsens kompetence er reguleret i lovebekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 (luftfartsloven), bekendtgørelse nr. 1625 af 12. december 2023 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter (delegationsbekendtgørelsen) samt bekendtgørelse nr. 1549 af 16. december 2013 om passagerrettigheder på luftfartsområdet om regler, der er nødvendige for at anvende forordning (EF) nr. 261/2004 i Danmark.

I dag er bestemmelser om personer med handicap og bevægelseshandicaps rettigheder, når de rejser med fly reguleret i forordning (EF) nr. 1107/2006. Trafikstyrelsens kompetence er reguleret i lovebekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 (luftfartsloven), bekendtgørelse nr. 1625 af 12. december 2023 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter (delegationsbekendtgørelsen) samt BL 9-20, 2. udg. Af 16. december 2013 om regler, der er nødvendige for anvendelse af EU-forordning 1107/2006 om personer med handicap og personer med bevægelseshandicaps rettigheder, når de rejser med fly.

I dag er bestemmelser om tilgængelighed for produkter og tjenester reguleret i lov nr. 801 af 07/06/2022.

Klageprocessen i Danmark er reguleret nationalt i BEK nr. 313 af 26. marts 2015 om klageadgang og tilsyn med transportører og forvaltningsorganer for busterminaler m.v. Inden for passagertransport til søs er klageprocessen reguleret ved BEK nr. 74 af 29. januar 2023 om skibspassagerers rettigheder som ændret ved BEK nr. 7 af 7. januar 2015.



7. Konsekvenser

Der er tale om et omfangsrigt og yderst komplekst forslag, der omfatter passagerrettigheder i relation til multimodale rejser.

I udgangspunktet er forslaget møntet på nationale og internationale rejser. Det kræver nærmere analyse at vurdere, hvor stor en betydning forslaget om multimodale rejser får for rejser internt i Danmark, hvilke rejser der er omfattet, og hvilke danske transportudbydere der er omfattet. Det bemærkes dog, at buspassagerrettighedsforordningen grundet afstandskravet på over 250 kilometer for interne rejser i Danmark hovedsageligt vurderes at være relevant for fjernbusruter, som er kombineret med anden kollektiv transport som f.eks. færge.

Overordnet set vil der være økonomiske konsekvenser med behov for ansættelse af flere årsværk til de Nationale Håndhævelsesorganer, som udpeges efter indgåelse af endelig aftale. Dette er med henblik på at gøre en større indsats for håndhævelse af passagerrettigheder. Derudover bliver klageprocesserne harmoniseret på tværs af EU, hvilket kræver nogle mindre engangsomkostninger til omstillingen.

Lovgivningsmæssige konsekvenser

På nuværende tidspunkt er det ud fra forslaget vanskeligt at vurdere i praksis, hvilke typer rejser der falder ind under de enkelte bestemmelser, og hvordan disse rejser er bygget op i de forskellige tilfælde. De lovmæssige konsekvenser skal undersøges nærmere.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

På baggrund af en undersøgelse foretaget af Transportministeriet, er forslaget vurderet til at have statsfinansielle konsekvenser på over bagatelgrænsen, idet de udpegede nationale håndhævelsesorganer får til opgave at sikre håndhævelse og overvågning på nationalt niveau. Håndhævelsesorganerne skal udføre administrative tilsyns- og kontrolopgaver på området, som forventes at medføre øgede udgifter. Herunder sikre klagebehandling såsom, at passagerer kan indgive klager både offline og online på et hvilket som helst EU-sprog. De bliver ligeledes forpligtet til hvert andet år at aflægge rapport om de foranstaltninger, der er truffet for at sikre anvendelsen af forordningen, og relevante statistikker om f.eks. klager. Derudover skal håndhævelsesorganerne udarbejde, på



grundlag af en risikovurdering, et overvågningsprogram med henblik på at overvåge opfyldelsen af de forpligtelser, der er fastsat i denne forordning. Programmet skal gøre det muligt at opdage og afhjælpe gentagne overtrædelser i forbindelse med gennemførelsen af passagerrettigheder.

Det bemærkes, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

På det foreliggende grundlag vurderes forslaget ikke at have væsentlige konsekvenser for samfundsøkonomien.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Flere af forordningens artikler er uklare, f.eks. definitionen af de tre billettyper, og hvem der skal stå for refusionen under disse billettyper.

Forslaget vurderes at medføre bebyrdende økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, idet forslaget indebærer øget oplysningspligt overfor passagerer. Ligesom det forventes at medføre ekstraomkostninger i forbindelse med udarbejdelsen og implementeringen af standarder for servicekvalitet med videre.

Forslaget forventes at føre til mindre tilbagevendende administrative omkostninger for transportører. Disse omkostninger er forbundet med transportoperatørenes forpligtelse i artikel 5 til at levere reeltidsoplysninger til passagererne. Kun et mindre antal transportoperatører vil blive berørt, da der tages hensyn til SMV'er.

Det forventes ligeledes, at forslaget vil medføre økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i form af transportørernes medvirken til gennemførelsen af administrative tilsyn samt under eventuelle kontrolbesøg.

Hvad angår erhvervsøkonomiske konsekvenser, vil transportørerne have omstillingsomkostninger i forbindelse med vejledning og oplysning til passagerne i forbindelse med skift mellem transportformer. Der vil også være omstillingsomkostninger forbundet med at sikre et grundlæggende sæt rettigheder for passagerer, der har en enkelt transportkontrakt (kategori A). Endvidere kan der forekomme omstillingsomkostninger ved at skulle etablere online-



og offline klagemekanismer. Der må også forventes omstillingsomkostninger genereret ved kravet om, at selskaberne skal levere realtidsinformation til passagerer. Men også i dette tilfælde vurderes det, at kun et mindre antal transportoperatører vil blive berørt, da der tages hensyn til SMV'er.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Forslagets danske sprogversion har været i høring i EU-specialudvalget for Transport fra den 13. december 2023 til den 19. december 2023. Forud for høringen blev den engelske sprogversion sendt ud til EU-specialudvalget for Transport den 1. december 2023.

Der er modtaget indholdsmæssige høringssvar fra Dansk Erhverv og Danmarks Rejsebureau Forening, Danske Havne, Danske Rederier, DI Transport og Dansk Luftfart, DSB, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Forbrugerrådet Tænk, Rådet for Bæredygtig Trafik og Trafikselskaberne i Danmark.

Dansk Erhverv og Danmarks Rejsebureau Forening

Dansk Erhverv vil indledningsvist gerne udtrykke tilfredshed med Kommissionens fokus på passagerrettigheder og passagerrettigheder ved multimodale rejser. Dog finder Dansk Erhverv det beklageligt, at forslaget ikke indeholder en gennemgribende revision af respektive forordninger for passagerrettigheder med det formål at tilsikre et ensartet beskyttelsesniveau af passagerer uagtet transportform.

Yderligere så Dansk Erhverv gerne, at en sådan revision ville inddrage samspillet mellem passagerrettighedsforordningerne og Direktiv 2302/2015 om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer, således, at rejsearrangører der efter Direktivets bestemmelser pålægges at udbetale et forholdsmæssigt afslag som følge af en mangelfuld transport, ville kunne gøre krav gældende mod den pågældende transportør med hjemmel i den relevante forordning.

Dansk Erhverv ser ligeledes positivt på, at Kommissionen vil se nærmere på konkursbeskyttelse for passagerer via forordning



1008/2008. Dansk Erhverv er dog af den overbevisning at en sådan beskyttelse bør gennemføres snarest. Beskyttelsen bør i den sammenhæng ikke blot dække ved større begivenheder eller kriser, men udstrækkes til, at der i medlemsstaterne eller på EU-niveau stilles en garanti for alle forudbetalinger foretaget af luftpassagerer til et luftfartsselskab således, at passagerer er sikret mod et luftfartsselskabs konkurs eller insolvens.

Som Kommissionen selv er blevet gjort opmærksom på i særberetning 15/2021 blev centrale rettigheder for luftpassagerer hverken oplyst eller beskyttet under covid-19. Flere passagerer modtog heller ikke deres refusion og var i en længere periode uden beskyttelse mod luftfartsselskabers eventuelle konkurs eller insolvens. Behovet for en sådan beskyttelse ses ligeledes allerede i praksis, da flere medlemsstater har, eller påtænker, at gennemføre sådanne foranstaltninger for at beskytte luftpassagerer. Dansk Erhverv mener dog det er ønskeligt, at en sådan regulering sker på EU niveau således det tilsikres, at forskellige nationale foranstaltninger ikke medfører en konkurrencemæssig forvriddning.

Danske Havne

Vi støtter initiativets formål at sikre et velfungerende indre marked for personbefordring og skabe et højt forbrugerbeskyttelsesniveau for passagerer, når de rejser.

Danske Havne har ingen generelle indvendinger, da vi ønsker at passagerer, herunder færgepassagerer, skal have de nødvendige horisontale passagerrettigheder. Vi lægger i den forbindelse vægt på, at ordningen skal administreres således at det sker uden væsentlige omkostninger eller administrative byrder for færgenhavne.

Danske Rederier

Det første forslag omhandler passagerers rettigheder ved multimo-dal transport, hvor flere transportformer benyttes under en rejse, f.eks. bus, skib, fly, tog. Forslag gælder udelukkende passagertransport og omfatter ikke pakkerejser. Danske Rederier fortolker forslaget således, at en rejse til søs med privat bil ikke er omfattet af forslaget, men at f.eks. en rejse med Kombardo Expressen og billet-samarbejde med Skånetrafikken/DSB på Øresundslinjen samt billetsamarbejde med DSB på rejser mellem København-Rønne er omfattet. Det er dog noget uklart for de nævnte kontrakttyper, hvilke transportere til søs, som reelt er omfattet. Danske Rederier henstiller derfor, at det gøres tydeligere i forslaget, også i lyset af



den eksisterende EU-regulering af passagerrettigheder, så der undgås overlap og misforståelse i forhold til rækkevidden af forslagets anvendelsesområde.

De økonomiske konsekvenser af artikel 7 i forslaget om multimodal transport for skibsfarten vil være betydelige, hvis en mistet forbindelse af en færge vil betyde, at færgeselskabet skal stille et af de i bestemmelsen nævnte krav til alternative rejseruter. Når en færge aflyses på grund af f.eks. dårlige vejrforhold, vil det være svært for et færgeselskab at finde andre alternativer.

I den nuværende passagerrettighedsforordnings (forordning 1177/2010 om passagerers rettigheder ved sørejser og rejser på indre vandveje) artikel 8 er der en række undtagelser og særlige betingelser i forhold til bevægelseshæmmet. Disse undtagelser og særlige betingelser bør være tilsvarende de i artikel 9, stk. 2 i det nye forslag om multimodal transport. F.eks. skal artikel 8 i den nuværende passagerrettighedsforordning sikre, at antallet af bevægelseshæmmet om bord sker ud for et sikkerhedsmæssigt hensyn. Hvis multimodale kontrakter er udbudt af flere transportører/billetleverandører, kan en transportør risikere at blive ansvarlig i forhold til afgørelser truffet af andre transportører tidligere i forløbet, som ikke nødvendigvis er taget ud fra et sejladsikkerhedsmæssigt synspunkt.

Forslaget om et internt kvalitets- og rapporteringssystem i artikel 17 i det nye forslag vil medføre betydelige, øgede administrative byrder og økonomiske omkostninger for de omfattede rederier. Danske Rederier henstiller derfor, at der gives fleksibilitet i de opstillede krav i annek 2. Det er også uklart, i hvilken form eller til hvilket formål, disse oplysninger skal anvendes.

Det er heller ikke tydeligt, i hvilke situationer ansvar og refusion er transportørens contra billetleverandørens. Derudover er det ikke tydeligt i hvilket omfang de nuværende undtagelser i den nuværende passagerrettighedsforordnings artikel 20 er gældende, når der er tale om multimodal transport. Danske Rederier opfordrer til, at dette afklares for at undgå tvivl om forståelsen af indholdet af forslaget.

DI Transport og Dansk Luftfart

Bemærkningerne tager afsæt i den engelske sprogversion.

Der er tale om et omfangsrigt og yderst komplekst forslag, der omfatter passagerrettigheder i relation til såkaldte multimodale rejser,



dvs. kommercielle rejser med kollektive transportmidler (bus, tog, fly og skib), og som indeholder mindst to transportydelse og mindst to transportsteder ("nodes"). Ifølge forslaget artikel 2, nr. 1, kan den multimodale rejse antage 3 former. Dels "single multimodal contract", "combined multimodal ticket" og "separate multimodal tickets", hvor til der ifølge forslaget vil blive stillet forskellige krav og forpligtelser. Forslaget har til hensigt at forpligte transportvirksomheder (carriers), formidlere (intermediates) og såkaldte terminal managers og dertil også multimodale hub managers, der opererer "Single Points of Contact" på multimodale hubs relateret til transport i byområder ("Urban nodes" som oplyst i forslaget Annex 1). For Danmark omfatter disse "Single Points of Contacts" Aalborg, Århus, København og Odense. Det fremgår dog ikke, hvilke "Single Points of Contacts", der er påtænkt i denne henseende. Dette bør uddybes.

Forslaget har angiveligt til formål at øge omfanget af multimodale rejser (jf. første afsnit side 1), og dertil at modvirke forskelsbehandling, sikre relevant passagerinformation, udvidede passagerrettigheder i tilfælde af forsinkelser og aflysninger i multimodale rejseforløb, udvidede regler for PRM, krav om transportørers etablering og monitorering af servicekvalitetsstandarder samt regler om håndhævelse mm. Det angives, at forslaget skal ses som komplementært i forhold til de passagerrettighedsbestemmelser, der allerede eksisterer for de enkelte transportformer samt til reglerne i Pakkerejsedirektivet.

I udgangspunktet kan forslaget anskues som et forslag med gode intentioner. Men som den lange oplystning ovenfor understreger, er der tale om et forslag af enormt omfang og meget stor kompleksitet. Forslaget medfører af samme årsag mange definitionsudfordringer og afgrænsningsproblematikker. Dertil kommer, at forslaget reelt set også indeholder en lang række forpligtelser til de erhvervsdrivende, der vil øge den bureaukratiske byrde enormt. Det er vores opfattelse, at disse problematikker tillagt den enkelte transportør eller hub managers usikkerhed med at overskue egne risici ved at indgå i multimodale konstruktioner reelt vil betyde, at man undlader at indgå i multimodale konstruktioner. Det tyder foreløbige indikationer fra erhvervet i hvert fald på. Udkommet er i så fald det modsatte af forslaget hensigt.

På baggrund af ovenstående opfordrer vi derfor til, at Danmark i de videre forhandlinger om forslaget, tager afsæt i den nævnte bekymring med henblik på, at forslaget opgives eller som minimum justeres til et overskueligt og u-bureaukratisk niveau.



Forslaget indeholder en række konkrete eksempler på afgrænsningsproblematikker og overbureaukratisering. Herunder blot enkelte eksempler:

- Artikel 5, nr. 4 (b): operatør forpligtes til at informere om ”fastest trip”. Hvorfor skal EU bestemme den slags? Det behøver jo eksempelvis ikke være den rejsendes prioritet.

- Artikel 7, nr. 1: indeholder begrebet ”contracting carrier”, men det er uklart hvem dette er i den beskrevne situation. Er det den erhvervsdrivende, der har indgået den samlede rejseaftale eller er det den part, der har forårsaget ”problemet”? Begrebet indgår i øvrigt ikke i definitionslisten.

- Artikel 17, der omhandler ”Service Quality Standards” og forpligtelse til at implementere et ”Quality Management System” afspejler et godt eksempel på overbureaukratisering. Det rejser i hvert fald et spørgsmål om hvorfor EU skal lovgive om det.

- Artikel 17 pålægger transportører at udarbejde rapporter om deres service-kvalitetsniveau angående multimodale rejser hvert andet år. Det vil indeholde meget store byrder, ikke mindst fordi informationer også skal indhentes fra andre eksterne parter.

DSB

Der er tale om et ret omfattende dokument, hvor der er behov for yderligere afklaringer på en række punkter, før det er muligt at foretage en reel vurdering af forordningens konsekvenser. DSB har dog følgende umiddelbare bemærkninger.

Forordningens scope er meget bredt, da den henviser til rejser, som er omfattet af passagerrettighedsforordningerne for bus, tog, færge og fly.

Der er behov for dels en præcisering af snitfladen til disse forordninger, dels hvorledes anvendelsen af disse forordninger spiller sammen med det nye forslag fra EU-Kommissionen.

I forhold til snitfladen er det vigtigt at få præciseret i hvilke situationer, de forskellige sæt af rettigheder gælder, herunder om en forsinket kunde har rettigheder, som skal honoreres i flere forordninger for samme forsinkelse. Det kan i givet fald for en forsinket togrejsende betyde, at der kan blive udbetalt dobbelt kompensation for assistance, omlægning af rejsen, forplejning eller indkvartering.



Det er DSB's opfattelse, at det kan blive ganske svært for kunderne og for operatørerne i den kollektive trafik at navigere i de nye regler, som skal ses i sammenhæng med de eksisterende passagerrettighedsforordninger.

I forhold til anvendelsesområdet er det vigtigt at få afklaret, hvilke transportmidler, der er omfattet af det nye forordningsforslag. I buspassagerrettighedsforordningen fremgår det f.eks. i artikel 2, at den omfatter rutekørsel på 250 kilometer eller mere. For rutekørsel der er under 250 kilometer, er det kun udvalgte dele af forordningen, som finder anvendelse. Det er væsentligt, at det præciseres i forslaget, om Kommissionens forslag omfatter lokale rejser med bus.

Det bør præciseres om personbefordring med jernbane i byer og forstæder og regional personbefordring med jernbane, som medlemsstaterne måtte have fritaget fra størstedelen af jernbanepassagerrettighedsforordningen efter denne artikel 6, litra a, er omfattet af forordningen.

Afklaringen af ovenstående spørgsmål vil have betydning for kompleksiteten i operatørernes administration af de nye regler.

Med forslaget introducerer EU-Kommissionen tre nye typer af kontrakter/billettyper mellem operatøren/billetudstederen og kunden henholdsvis en multimodal kontrakt, en kombineret multimodal billet og separate multimodale billetter. Definitionerne af de tre typer af kontrakter/billetter er ikke tydeligt beskrevet i forordningen. I lyset af, at hovedparten af rejserne i den kollektive trafik i Danmark som udgangspunkt foregår som gennemgående rejser bl.a. ved brug af zonebilletter og rejsekort, er det vigtigt at få afklaret, hvilke typer af transportører, der er omfattet af det nye forordningsforslag.

Der er behov for en præcisering af, hvilken aktør, der har ansvar for at honorere kundernes rettigheder under rejsen. Det samme gælder i forhold til klagesagsbehandlingen.

Den nye forordning medfører, at operatørerne skal leve op til væsentligt flere informationsforpligtigelser i forhold til i dag. Blandt andet skal der ved multimodale rejser gives realtidsinformation til kunderne om andre transportformers forsinkelser og aflysninger. Det indebærer, at der skal etableres et større administrativt setup vedr. udveksling af elektronisk information mellem busoperatøren og togoperatøren om forsinkelser og aflysninger.



Nedenfor følger nogle specifikke kommentarer til de enkelte artikler i forslaget.

I artikel 5 fremgår det, at operatører og billetudstedere som sælger multimodale billetter på vegne af en eller flere operatører, skal give kunderne guidance om minimum connecting times mellem de forskellige transportformer. Det bør præciseres, hvad der menes hermed. Endvidere fremgår det i artikel 5 stk. 5, at der skal gives information til kunden før køb om den billigste multimodale rejse. Rejseplanen kan formentlig i en vis grad give denne information til kunden vedrørende nationale rejser, men det vil ikke være muligt at give information til kunderne om priser for lokale busrejser i udlandet.

Det fremgår i artikel 10, at operatøren eller billetudstederen som solgte den multimodale rejse skal udbetale en eventuel rejsetidskompensation senest 14 dage efter modtagelse af ansøgningen fra kunden. I lyset af, at antallet af aktører involveret i multimodale rejser er flere end ved rejser med samme transportmiddel, hvilket skaber et større behov for koordinering mellem aktørerne, er en frist på 14 dage meget kort. Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at det er en væsentligt kortere frist end i jernbanepassagerrettighedsforordningen, hvor jernbaneoperatøren har 30 dage til at udbetale kompensationen. Det er DSB's opfattelse, at fristen bør være mindst 30 dage ved multimodale rejser.

I Jernbanepassagerrettighedsforordningen fremgår det, at kunderne skal kunne bestille handicapassistance senest 24 timer før rejsen. I Danmark har togoperatørerne indført en frist på 12 timer ved nationale rejser. I artikel 14 i forslaget fra EU-Kommissionen fremgår det, at multimodale rejser skal kunne bestilles senest 48 timer før rejse. Det bør præciseres, hvilken sammenhæng det har til fristen på 24 timer i jernbanepassagerrettighedsforordningen.

EU-Kommissionen foreslår i artikel 15, at medlemslandene på multimodale hubs etablerer "single points of contacts" for personer med handicap, hvor der kan bestilles handicapassistance. I bilag 1 til forslaget fremgår det, at de multimodale hubs i Danmark er Aalborg, Aarhus, København og Odense. I forhold til den nuværende jernbanepassagerrettighedsforordning er det DSB, som koordinerer bestillingen og udførelsen af handicapassistance på tværs af jernbaneoperatørerne. Det vil være forbundet med yderligere administration, hvis DSB i endnu højere grad skal koordinere med metro, letbane og busoperatører om udførelse af handicapassistancen. Endvidere er det uklart, hvordan handicapassistancen skal udføres i forbindelse med busrejser.



I forordningen fremgår det i artikel 17, at DSB hvert andet år skal offentliggøre en servicekvalitetsrapport på DSB's hjemmeside, som skal give information om, hvor mange kunder som har mistet deres forbindelser ved multimodale rejser. Det er DSB's vurdering, at det vil være meget vanskeligt for operatørerne at fremskaffe de pågældende oplysninger. Det forudsætter en betydelig koordination mellem bus, færge og togoperatørerne.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning

Under Danmark vurderes det, at både Midtjyllands Lufthavn (Karup) og Esbjerg Lufthavn mangler i oversigten over lufthavne.

Forbrugerrådet Tænk

Det er godt, at EU lægger op til styrkede rettigheder for passagerer ved multimodale rejser, for det er der brug for. Et bedre samspil mellem fly og tog er afgørende for, at flere forbrugere vælger mere bæredygtige transportformer, og gode passagerrettigheder ved de multimodale rejser er en vigtig forudsætning for, at flere vælger denne type rejser.

Der indføres med forslaget flere vigtige rettigheder, der kan sikre passagerne bedre end i dag, men forslaget er utilstrækkeligt. Det gælder ikke mindst i de tilfælde, hvor rejsen er købt via et online-rejsebureau, der har taget gyldigt formidlerforbehold. Men også mere generelt er kravene til omsorg og assistance ved forsinkelser og aflysninger for uklart formuleret.

Det uddybes i det følgende.

Rettigheder ved køb af kombinerede billetter fra formidlere (kategori B)

I forslaget defineres en kombineret multimodal billet som en billet til en multimodal rejse der repræsenterer separate transportaftaler, som kombineres af en transportør eller billetformidler på eget initiativ, og som købes ved en samlet betaling fra passageren.

Passagerer med sådanne billetter, der kommer for sent til en togforbindelse på grund af forsinkelser af det foregående tog i billetten, har efter forslaget ikke krav på refusion eller alternativ rejse, med mindre de ikke er blevet oplyst eksplicit og klart om, at deres rejse består af separate billetter.



Det finder Forbrugerrådet Tænk er problematisk, set i lyset af de dårlige erfaringer med online-rejsebureauer, hvor det ofte vil være uklart for forbrugeren, om der er tale om formidlerforbehold eller ej, og hvad det indebærer. På flyområdet, hvor en dom i en sag om Spanairs konkurs for nogle år siden lagde samme hovedprincip til grund – at formidlerforbehold skal være eksplicit og klart for at være gyldigt – kæmper forbrugerne stadig med online-rejsebureauer, hvor formidlerforbeholdet gemmer sig langt nede i aftalevilkårene.

Vi finder det ligeledes problematisk, at SME'er er undtaget fra kravene til realtids-information. (artikel 5(9)). Det vil i praksis undtage et meget stort antal online-rejsebureauer.

Kravene til omsorg og assistance ved forsinkelser og aflysninger

Artikel 9 indfører en ret til omsorg og assistance ved rejser, hvor der er købt en sammenhængende multimodal billet. Det støtter vi. Men vi finder det betænkeligt, at formuleringerne er så uklare, at transportøren får mulighed for at undlade at leve op til kravene.

Således fremgår det af artikel 9 (1)(a), at passagerne ved forsinkelser har krav på mad og drikke, men i modsætning til andre forordninger om passagerrettigheder, hvor de mere præcise tidsrammer for denne ret er fastlagt, er de nærmere betingelser ikke defineret i forslaget. Man har blot krav på mad og drikke, når det er rimeligt i forhold til ventetiden, og det i øvrigt er muligt. Vi kan frygte, at transportørerne med disse vage formuleringer i mange tilfælde vil retfærdiggøre deres manglende hjælp til passagererne.

Det samme gælder krav på overnatning og transport mellem transportstedet og overnatningsstedet, som skal tilbydes "where and when physically possible" og højst tre nætter. Også her finder vi, at "where and when" kan tilskynde transportører til ikke at være tilstrækkeligt proaktive og anlægge den fortolkning af, hvad der er muligt, der passer dem bedst. Der er brug for mere præcise regler.

Håndhævelse og information

Forslaget indeholder en række basale krav til håndhævelse og passagerinformation i de tilfælde, hvor der er forsinkelser og aflysninger. Det er naturligvis bedre end ingenting, men de hidtidige erfaringer omkring passagerrettigheder er, at håndhævelsen såvel som brugbar information giver store udfordringer. Vi skal derfor opfor-



dre til, at kravene strammes til både passagerinformation i selve situationen, og medlemsstaternes håndhævelse, ligesom der bør ses på sanktionsmulighederne.

Rådet for Bæredygtig Trafik

Rådet for Bæredygtig Trafik finder forslaget fra Kommissionen ganske fornuftigt og anbefaler det tiltrådt.

Til udpegningen af knudepunkter, hvor forordningen skal gælde, finder vi at "København" bør defineres nærmere ved de stationer mv., der anvendes til skift mellem internationale forbindelser. Dvs. København H, København Syd og Københavns Lufthavn station, CPH. Hertil også den nye fjernbusterminal ved Dybbølsbro Station.

Til knudepunkterne i Danmark bør endvidere tilføjes Fredericia, hvor der også kan skiftes til og fra internationale tog.

Desuden bør grænsestationer, hvor der kan eller skal skiftes også være med som knudepunkter, her således også Padborg.

Vi går ud fra, at forordningen også gælder ved skift til og fra færger, hvorfor Frederikshavn, Hirtshals og Helsingør også bør være en del af de danske knudepunkter.

Trafikselskaberne i Danmark

De danske trafikselskaber går ind for en høj forbrugerbeskyttelse, men dette forslag rejser umiddelbart nogle bekymringer. Trafikvirksomhederne risikerer at blive kædeansvarlige for rejser, de hverken har viden om eller ansvar for. Kravene til information, assistance og økonomisk kompensation risikerer at påføre den kollektive transport store økonomiske omkostninger i en tid, hvor økonomien i forvejen er hårdt presset og servicen forringes. Forslaget synes også at være baseret på urealistiske forventninger til, hvad der er teknisk muligt i forhold til samkøring af data om trafikinformation. I værste fald risikerer forslaget at forringe den forbrugerbeskyttelse, man ellers ønsker at forbedre.

Det fremgår af forslaget, at EU-Kommissionens Regulatory Scrutiny Board i juli 2023 udtrykte reservationer overfor forslaget, både i.f.t. problemets omfang, dets betydning, fordelene ved den foreslåede løsning og proportionaliteten. De bekymringer er stadig relevante. Forslaget mangler en ordentlig redegørelse af konsekvenserne for trafikvirksomhederne og andre berørte parter, og her er en spørgeskemaundersøgelse ikke nok.



EU-Kommissionen omtaler forslaget som en forenkling. Det er ikke tilfældet. Det er muligvis en forenkling for jurister, i og med forordningen skal erstatte al national lovgivning på området. Men for de trafikvirksomheder og billetudstedere, som skal føre forslaget ud i livet, kan det blive endog meget byrdefuldt.

De punkter, som foreløbig giver anledning til bekymring, gennemgås nedenfor.

Omfattende og byrdefulde krav

Forslaget gælder ikke rejser omfattet af pakkerejsedirektivet, men har som mål at give nogenlunde samme rettigheder til compensation og assistance til forbrugere, som selv køber en billet til en rejse, som indeholder flere transportformer.

Men ved en pakkerejse, har den rejsende købt en rejse hos et rejsebureau eller lignende, som har påtaget sig ansvaret for alle elementer i pakkerejsen, herunder transporten, og har organisationen til at bistå med ombooking m.m. ved forsinkelser. Det samme gælder ikke køb af en enkeltbillet i en billetautomat eller en app i den kollektive transport.

Hvis en længere rejse indeholder flere transportformer, og en forsinkelse på en af disse, påvirker de efterfølgende rejser, skal passagererne ifølge forslaget med det samme tilbydes enten at få billetten refunderet eller fortsætte rejsen samme dag eller en anden dag. Udbyderen af billetten skal være ansvarlig for at arrangere den alternative rejse og hvis det er relevant, skal passageren tilbydes mad og drikke og evt. hotelovernatning. Dette skal ske uden ekstra omkostninger for passageren. Vælger passageren compensation, skal den udbetaling ske inden 14 dage og udover compensation for billetprisen, skal der udbetales en yderligere compensation på 75 pct. af billetprisen.

Det er omfattende krav, som kræver et organisatorisk set up i stil med det rejsebureauer giver købere af en pakkerejse. Her har forbrugerne tryghed for, at rejsebureauet hjælper dem med at ombooke m.m., hvis der opstår forsinkelser – men den tryghed betaler de også ekstra for. Det er ikke proportionalt at stille samme krav ved køb af en enkeltbillet. Det vil fordyre kollektiv transport til skade for passagererne.

Forsinkelser kan ikke undgås



Intet trafikselskab ønsker forsinkelser, men at give dem kædeansvar for forsinkelser, de ikke er herre over, er problematisk og vil give store meromkostning. Det er problematisk, hvis forsinkelser i den kollektive transport per definition ansues som en overtrædelse af forbrugerbeskyttelsen, der kræver kompensation.

Uanset hvilket transportmiddel man vælger, er forsinkelser – desværre - en del af hverdagen og svært at undgå. De kan være planlagte, men ofte opstår de pludseligt som følge af udefrakommende forhold som f.eks. vejret, trafikulykker, nedbrud af materiel, trafikpropper, vejarbejde, signalproblemer, hærværk eller lignende, som trafikvirksomheder og udbydere af billetter er uden skyld i.

I Danmark gør Rejseplanen det nemt og hurtigt for passagererne selv at finde information om alternative ruter, hvis en bus eller et tog er forsinket. Det er en langt mindre byrdefuld måde at sikre forbrugerne gode forhold på, når uheldet er ude.

Forventningerne til real-time trafikinformation for høje

Forslaget forpligter udbydere af multimodale rejser til give passagererne information om planlagte forsinkelser, men passagerne skal også informeres hvis der opstår forsinkelser under rejsen. Gives informationen digitalt, skal den kunne gemmes på et varigt medium. Det vil kræve, at alle passagerens kontaktoplysninger skal være oplyst. Det vil gøre det besværligt, hvis passagerer ikke fremadrettet kan købe en billet, uden at skulle angive alle deres kontaktoplysninger.

Troen på, at det teknisk er muligt at få IT-systemer på tværs af EU til at spille sammen, så det er muligt at give passagererne løbende og samtidig trafikinformation om forsinkelser, er desværre ikke baseret på virkeligheden.

Danmark er et af verdens mest digitale lande, og i Danmark samarbejder de danske trafikvirksomheder om at give information til passagererne hurtigst muligt via Rejseplanen. Rejseplanen informerer om planlagte afvigelser og angiver alternative ruter. Rejseplanen informerer også ved pludseligt opståede forsinkelser, men det kan tage op til 30-45 minutter, fordi det er vanskeligt at få de tekniske systemer til at spille sammen, og fordi nogle typer af forsinkelser kræver, at der skal indtastes information i flere systemer.

Når der er udfordringer i et så digitalt land som Danmark, er det uholdbart at basere en forordning med så omfattende krav til kompensation og assistance på en fejlagtig præmis om, at IT-systemer



fra alle trafiksselskaber i EU kan spille sammen og give real-time-trafikinformation.

Uklarheder, ansvar og bekymring for videre udvikling af Maas-appen

Definitionen på en multimodal rejse er en rejse mellem to steder og mindst to forskellige transportformer og forslaget om kompensation skal gælde både hvis passageren har købt en eller flere multimodale billetter. Det er uklart præcis hvem, der får ansvaret for at betale for kompensationerne og for at ansætte personale til at ombooke passagererne? Og hvordan skal den ansvarlige kan vide, hvor meget der skal refunderes, hvis der er tale om flere billetter?

Definitionen på en billet er også uklar. Det fremgår f.eks. ikke, om det skal være en billet til en bestemt rejse på en bestemt dato og tidspunkt?

I Danmark arbejdes der p.t. på en Maas-app, der skal gøre det nemt for passagerne at finde information om rejser og købe deres billet i app'en. Men hvis salg af multimodale billetter risikerer at give store ekstraregninger til kompensation ved forsinkelser og krav om at hyre personale til at ombooke m.m., så bliver det ikke attraktivt at drive den app. Pengene skal også findes et sted, og det kan kun være ved at hæve billetprisen.

Hvis forslaget vedtages, vil det blive omkostningsfuldt at tilbyde multimodale rejser, fordi forsinkelser er en del af hverdagen, og man kan frygte, at trafikvirksomheder og billetudbydere enten vil hæve priserne eller vælge kun at tilbyde rejser til én transportform. Begge dele vil forringe vilkårene for forbrugerne.

Krav til assistance til passagerer med handicap

Forslaget indeholder en forpligtelse til at gøre adgang til transport tilgængelig for personer med handicap og en forpligtelse til at etablere et "Single Point of Contact", som kan sikre passagerer med handicap assistance ved de forskellige transport-terminaler og knudepunkter. Forslaget synes at forudsætte, at alle stationer og knudepunkter har en person tilknyttet, i det der tales om en "railway station manager", "bus terminal managing body". Men i Danmark er der mange ubemandede stationer.

Trafiksselskaberne i Danmark tilbyder transport til personer med handicap og har stor fokus på tilgængelighed, men det sker efter



danske regler og i Danmark er der opbygget systemer i tæt samarbejde med kommunerne. Vi kender ikke forholdene i andre lande, men er bekymrede for, om det er den bedste løsning, at ansvaret for assistance til mennesker med handicap skal reguleres ens i hele EU og ligge hos et trafikselskab eller en billetudbyder.

Afsluttende bemærkning

Ikke bare i Danmark men globalt er den kollektive transport presset økonomisk, og der spares i disse år på servicen. Det bør overvejes, om passagererne ikke er bedre tjent med at pengene bruges på at forbedre trafikinformation og servicen end på at betale kompensation ved forsinkelser.

Indledning og generelle bemærkninger

I forlængelse af TID's foreløbige bemærkninger til den engelske sprogversion af forslaget fra 18. december 2023, har vi nedenstående supplerende bemærkninger og ikke mindst spørgsmål til den danske sprogversion.

Vi er samtidig bekendt med DSB's høringssvar af 18. december 2023, som vi også kan tilslutte os.

Vi er ligeledes bekendt med høringssvaret fra Dansk Industri Transport, som opfordrer den danske regering til at arbejde for, at forslaget opgives eller som minimum justeres til et overskueligt og ubureaukratisk niveau. Vi kan tilslutte os dette, også i lyset af, at forslaget risikerer at mindske antallet af multimodale rejser, som er det modsatte af dets intention.

EU-Kommissionens eget Scrutiny Board stillede berettiget spørgsmål ved omfanget af det problem, forslaget forsøger at løse, ved proportionaliteten af forslagene og ved løsningsforslagene. Hvis der skal arbejdes videre med forslaget opfordrer vi til, at starte forfra og gå i dialog med berørte parter. Den kollektive transport er hårdt økonomisk presset i alle lande i EU, og de ekstra omkostninger nye lovkrav påfører den, risikerer at føre til højere priser og dårligere service.

Vores supplerende bemærkninger nedenfor skal ikke anses for udtømmende, henset til at der er en betydelig uklarhed i forslaget, som gør det vanskeligt at forholde sig konkret til betydningen af de enkelte elementer for trafikselskaberne.

Specifikke bemærkninger



Spørgsmål til anvendelsesområdet

Det fremgår af nærværende forslags artikel 2, stk. 1, at det omfatter ”multimodale rejser, hvor samtlige berørte transporttjenester er omfattet af anvendelsesområdet for EU-lovgivningen om passagerrettigheder”. Det er uklart, om de danske trafikskabers rutekørsel er omfattet af forslaget, da trafikskabernes ruter er under 250 kilometer., og buspassagerrettighedsforordningen i store træk derfor ikke finder anvendelse, jf. dennes artikel 2, stk. 1 og 2. Dette er væsentligt at få afklaret.

Det skal for god ordens skyld bemærkes, at trafikskaber i andre lande kan have længere ruter, og at de danske trafikskaber som udgangspunkt vil opfordre til at den danske regering arbejder for at undgå flere omkostninger til den kollektive transport, som gør den dyrere

Af betragtning (5) fremgår det, at der også bør sikres beskyttelse af passagerer, der foretager multimodale rejser, der ikke er dækket af sektorspecifik EU-lovgivning på området. Det er uklart, hvad det betyder – Skal det forstås sådan, at også andre transportformer, end de der er omfattet af gældende passagerrettighedsforordninger, er omfattet? Og hvordan er sammenhængen i givet fald til definitionen af anvendelsesområdet i art. 2, stk. 1, hvor det netop synes at være en forudsætning, at samtlige berørte transporttjenester i den multimodale rejse skal være omfattet af anvendelsesområdet for EU-lovgivningen om passagerrettigheder?

Vi lægger til grund, at f.eks. trafikskabernes flextrafik ikke berøres af dette forslag.

Spørgsmål til definition på en billet/befordringskontrakt

Det er dernæst ikke klart, hvornår der er tale om en billet/befordringskontrakt, der er omfattet af forordningen. Definitionerne af hhv. A) samlet multimodal kontrakt B) en kombineret multimodal billet og C) særskilte multimodale billetter bør derfor forklares og suppleres med konkret eksempler/cases for at give en sikker forståelse af, hvornår reglerne finder anvendelse. Det er samtidig vigtigt af hensyn til at der skal gives information om typen af billet til passagererne, jf. art. 5, stk. 1.

Det er vanskeligt at forstå, hvorledes f.eks. rejsekortet eller billetapps m.v., som tilbydes af f.eks. DOT, rubriceres i forslaget? Stort set alle billetter sælges ikke til en bestemt rejse, som trafikvirksomheden på forhånd kender, men giver derimod passageren



ret til at foretage en rejse inden for et givent geografisk område og et tidsrum.

Spørgsmål til definitionen af et multimodalt passagerknudepunkt

Definitionen af et "multimodalt passagerknudepunkt" (art. 3 nr. (21)) er ikke tilstrækkeligt klart. Vil det f.eks. omfatte Københavns Busterminal ved Dybbølsbro? Busterminalen skal kun betjenes af fjernbusser. Men placeringsmæssigt ligger den tæt på f.eks. Dybbølsbro Station og København H, hvor der er togtrafik (og bustrafik udført af Movia). Medfører selve placeringen, at Busterminalen opfattes som et "multimodalt knudepunkt"? Og at Movia (som skal varetage driften af Busterminalen) dermed skal opfylde de forpligtelser, der er for en terminalforvalter med ansvar for et sådant knudepunkt? Det gælder bl.a. art. 12 om ikkediskriminerende regler for adgang til befordring. Det er også væsentligt at afklare begrebet i relation til art. 15 om kontaktpunkt for assistance ved multimodale passagerknudepunkter. Hvis dette omfatter f.eks. Københavns Busterminal, vil det være ganske byrdefuldt.

Spørgsmål til trafikinformation og transittid

Der savnes en definition af "minimumstransittiden", jf. art. 5, stk. 2.

Der indføres tilsyneladende et krav om trafikinformation i realtid (art. 5, stk. 4 d). Trafikselskaberne arbejder allerede løbende på at forbedre realtidsinformation, men som nævnt i vores forrige høringssvar er det kompliceret og forslaget er baseret på nogle forventninger til de tekniske systemer, og samspillet mellem disse, som ikke er baseret i virkeligheden. Kravet om realtidsinformation er næppe altid teknisk muligt på nuværende tidspunkt, men vil umiddelbart være byrdefuldt for de, der omfattes af kravet. Men det er samtidig ikke klart, hvilke krav der stilles til realtidsinformationen?

Afsluttende bemærkninger

Trafikselskaberne har selvsagt en stor interesse i, at passagerernes rejse bliver så gnidningsfri som muligt. Men overholdelse af de retligheder, passagererne får med nærværende forslag, forudsætter, at det er muligt for de forpligtede virksomheder at forstå de regler, man skal leve op til. Det er derfor uhensigtsmæssigt, at forslaget på så mange punkter er vanskeligt at forstå og dermed også over-



holde. Også set i lyset af, at man ønsker en god og effektiv håndhævelse, vil det være hjælpsomt, at det er klart, hvem der skal overholde hvilke krav og hvordan.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget er blevet budt velkommen af medlemsstaterne, der generelt er positiv over for forslaget om at sikre passagers rettigheder i forbindelse med multimodale rejser.

En række medlemsstater har efterspurgt præciseringer og yderligere information om forslaget omfang og definitioner, herunder hvad der udgør en multimodal rejse. Hertil har flere medlemslande problematiseret, at Kommissionen med forslaget tildeles beføjelser til at pålægge nationale håndhævelsesorganer at undersøge tilfælde, hvor der er mistanke om, at der er virksomheder, som ikke lever op til forpligtelserne i forordningen.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen mener, at det er væsentligt at finde den rette balance mellem på den ene side at styrke passagerernes rettigheder og på den anden side at indrette reglerne, så man tager hensyn til branchens omkostninger. Intentionerne bag forslaget er gode. Men regeringen er bekymret for, at forordningen kan føre til øget bureaukrati og dermed et lavere udbud af multimodale rejser. De gode intentioner i forslaget vurderes dog ikke umiddelbart til at kunne opveje for de byrder, som udbydere af multimodale rejser vil kunne blive pålagt.

Det fulde omfang af effekterne af forslaget kendes på nuværende tidspunkt ikke, da definitioner og rejsetyper fremstår uklare. Der har pågået en afklaring af, hvorvidt forslaget er gældende i Grønland. Det vurderes, at forslaget ikke vil finde anvendelse på Grønland.

Regeringen anser det for positivt, at forslaget stiller krav om øget oplysningspligt ved køb af en multimodal rejse, således at passagerer ved, hvilken billettype de køber, og hvordan de hermed er dækket. Det vurderes ligeledes positivt, at passagererne i samme ombering har adgang til information om relevant klageinstans i tilfælde af forsinkelse eller aflysning.



Regeringen finder det dog vigtigt, at transportoperatører og formidlere undtages fra krav om kompensation i tilfælde af ekstraordinære omstændigheder. Regeringen mener, at strejker i udgangspunktet skal anses som en ekstraordinær omstændighed, da det ellers risikerer at ændre balancen i forhandlingspositionen mellem arbejdsgivere og arbejdstagere.

Regeringen vil arbejde for at sikre, at Kommissionen ikke tildeles bemyndigelse i større omfang end nødvendigt. Regeringen vil derfor arbejde for en opblødning af artikel 24, som foreskriver, at Kommissionen kan pålægge nationale håndhævelsesorganer at undersøge tilfælde, hvor der er mistanke om, at der er virksomheder, som ikke lever op til forpligtelserne i forordningen.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget blev forelagt Folketingets Europaudvalg til tidlig orientering den 9. februar 2024 og der blev forelagt forhandlingsoplæg den 12. april 2024



Rådskonklusioner om den Europæiske Revisionsrets særberetning 04/2024 "Opfyldelse af EU's trafikikkerhedsmål: Indsatsen skal op i gear"

Intet KOM-nr.

Nyt notat

1. Resumé

Den Europæiske Revisionsret (herefter benævnt Revisionsretten) udgav i marts 2024 særberetningen 04/2024 "Opfyldelse af EU's trafikikkerhedsmål: Indsatsen skal op i gear" og indeholder tre konkrete anbefalinger til Europa-Kommissionen (herefter Kommissionen). Udgivelsen af særberetningen skal ses i lyset af, at Kommissionens policypapir fra 2020 "Next steps towards Vision Zero" er næsten halvvejs i anvendelsesperioden.

Formandskabet har fremlagt udkast til rådskonklusioner på baggrund af Revisionsrettens særberetning. Rådskonklusionerne indeholder tilkendegivelser om, hvordan færdselssikkerheden i Europa generelt kan forbedres med udgangspunkt i de tre anbefalinger fra Revisionsretten.

Det vurderes, at rådskonklusionerne ikke vil have lovgivningsmæssige konsekvenser, økonomiske- eller andre væsentlige konsekvenser.

Regeringen støtter vedtagelsen af rådskonklusionerne, da regeringen overordnet set er positiv overfor initiativer, der har til hensigt at forbedre færdselssikkerheden. Rådskonklusionerne afspejler endvidere en grundlæggende respekt for den nationale kompetence, der er på denne del af færdselssikkerhedsområdet, herunder de enkelte medlemslandes forskelligheder i forhold til blandt andet infrastruktur, ulykkesbillede og adfærd blandt borgerne.

2. Baggrund

På færdselssikkerhedsområdet er der delt kompetence mellem EU og medlemslandene. Kørekortområdet og det køretøjstekniske område er reguleret på EU-niveau, mens fastsættelse af adfærdsregler, herunder f.eks. fastsættelse af regler om hastigheder, er national kompetence.



I første halvår af 2017 blev der afholdt en ministerkonference, arrangeret af det maltesiske formandskab og Kommissionen, som mundede ud i den såkaldte Valletta-deklaration om færdselssikkerhed.

Rådet for Den Europæiske Union (herefter benævnt Rådet) vedtog den 8. juni 2017 til støtte for Valletta-erklæringen konklusioner om færdselssikkerhed. I disse rådskonklusioner påtog medlemslandene sig blandt andet at halvere antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i 2030.

Kommissionen udarbejdede i 2020 et policypapir 'Next steps towards Vision Zero' for perioden 2021 – 2030. Policypapiret indeholder en række forslag til tiltag til forbedring af færdselssikkerheden, ligesom papiret indeholder et mål om en halvering af dræbte og alvorligt tilskadede på de europæiske veje i 2030. Målet om en halvering af dræbte og alvorligt tilskadede i 2030 skal ses som et delmål til at opnå Kommissionens mål om at komme så tæt på nul dræbte i trafikken i 2050 som muligt (også kaldet Vision Zero).

Revisionsretten udgav i marts 2024 særberetningen 04/2024 "Opfyldelse af EU's trafikikkerhedsmål: Indsatsen skal op i gear". Udgivelsen af særberetningen skal ses i lyset af, at Kommissionens policypapir er næsten halvvejs i anvendelsesperioden.

Revisionsretten konkluderer overordnet i særberetningen, at Kommissionen blandt andet har indført ambitiøse mål. Revisionsretten finder dog også, at nogle af Kommissionens tiltag har svagheder, samt at det er usandsynligt, at EU og medlemsstaterne med det nuværende tempo indenfor færdselssikkerhed og uden yderligere bestræbelser vil kunne opfylde de respektive målsætninger i henholdsvis 2030 og 2050.

Revisionsretten har derfor udarbejdet tre anbefalinger til Kommissionen, som overordnet omhandler 1) en forbedring af medlemslandenes indrapportering af alvorligt tilskadede, 2) et øget fokus på årsagen til færdselsulykkerne og 3) et større fokus på en klarere prioritering og efterfølgende vurdering af EU's samfinansierede projekter med et færdselssikkerhedsmæssigt aspekt.

Selvom rådskonklusionerne vedrører den del af det færdselssikkerhedsmæssige område, hvor der er national kompetence, har de alene et politisk indhold, idet rådskonklusioner aldrig kan være regelfastsættende.



Rådskonklusionerne kan vedtages af Rådet, der træffer afgørelse med enstemmighed. Europa-Parlamentet skal ikke høres.

3. Formål og indhold

Formandskabets udkast til rådskonklusioner indeholder tilkendegivelser om, hvordan færdselssikkerheden i Europa generelt kan forbedres. Tilkendegivelserne udspringer blandt andet af de tre ovenstående anbefalinger, som Revisionsretten har udarbejdet til Kommissionen.

I udkastet lægges der således op til, at Rådet er enig med Revisionsretten i, at der skal ske en evaluering af Kommissionens aktuelle policypapir 'Next steps towards 'Vision Zero'' for at muliggøre forbedring af færdselssikkerheden, sådan at det er muligt at opnå de fastlagte målsætninger og visioner.

I udkastet udtrykker Rådet endvidere alvorlig bekymring for den generelle tendens i EU, hvor antallet af dræbte bløde trafikanter, herunder cyklister, fodgængere m.v., er højt.

Der er i udkastet lagt op til, at Rådet takker Kommissionen for det arbejde, som Kommissionen udfører med særligt tilrettelagte projekter, der er med til at måle på færdselssikkerheden i medlemslandene. Herudover anerkender Rådet fordelene ved en sammenlignelighed af data indenfor færdselssikkerhed. Rådet anser det dog også for muligt at gennemføre målrettede indsatser på europæisk plan, selvom medlemsstaternes metoder til at opgøre data indenfor færdselssikkerhed ikke er fuldt harmoniseret.

Formandskabet lægger i udkastet til rådskonklusioner også op til, at Rådet udtrykker tilfredshed med de fremskridt, der er i forbindelse med implementeringen af minimumssikkerhedsstandarder for nye køretøjer (de såkaldte General Safety Regulations om krav til sikkerhedsudstyr i nye biler) og arbejdet med at syne biler.

I udkastet noterer Rådet sig de fremskridt, der bliver foretaget i forbindelse med sikkerhedsprocedurer for udformningen ved anlæggelse af ny vejinfrastruktur.

Til sidst i udkastet inviteres medlemslandene til at fortsætte arbejdet med at forbedre færdselssikkerheden og et fortsat samarbejde med Kommissionen herom for at opnå de mest relevante handlinger for at opnå Revisionsrettens anbefalinger.



Sagen er på dagsordenen for TTE(transport)-rådsmødet den 18. juni 2024 med henblik på vedtagelse af rådskonklusioner.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal ikke høres.

5. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant.

6. Gældende dansk ret

Spørgsmålet om gældende dansk ret er ikke relevant.

7. Konsekvenser

Rådskonklusionerne vurderes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser eller økonomiske konsekvenser.

En vedtagelse af rådskonklusionerne skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Sagen har ikke været i høring.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der forventes bred opbakning til rådskonklusionerne blandt medlemsstaterne.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen kan støtte rådskonklusionerne, da regeringen overordnet set er positiv overfor initiativer, der har til hensigt at forbedre færdselssikkerheden i EU og hermed være med til at nedbringe antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken.

Regeringen finder det ligeledes positivt, at rådskonklusionerne sikrer en balance mellem på den ene side vigtigheden af at forbedre færdselssikkerheden i Europa generelt, mens der på den anden side også tages højde for medlemslandenes forskelligheder i forhold til blandt andet infrastruktur, ulykkesbilleder og adfærd blandt borgerne.



11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.