



8. april 2022

2022-2044

Skriftlig forelæggelse for Folketingets Europaudvalg af Kommissionens forslag til revision af TEN-T-forordningen og Kommissionens forslag til revision af ITS-direktivet

Der afholdes formelt rådsmøde for EU's transportministre den 2. juni 2022. Det franske formandskab har til hensigt, at der ved rådsmødet skal vedtages generelle indstillinger i Rådet for en række forslag. For to af disse forslag gælder, at der endnu ikke er forelagt forhandlingsoplæg for udvalget. Det drejer sig om Kommissionens forslag til revision af TEN-T-forordningen og Kommissionens forslag til revision af ITS-direktivet.

Med denne skriftlige forelæggelse orienteres udvalget om de to forslag forud for forelæggelsen af forhandlingsoplæg, som planlægges forelagt den 5. maj 2022.

Kommissionens forslag til revision af TEN-T-forordningen

Formål og indhold

Kommissionen fremsatte den 14. december 2021 forslag til revision af TEN-T-forordningen.

Det transeuropæiske transportnet (TEN-T) er en EU-politik, der fastlægger de geografisk vigtigste transportårer i EU, samt kvalitative krav for disse strækninger for hver transportform.

Formålet med revisionen er at skabe en grønnere europæisk infrastruktur, der understøtter multimodaliteten og interoperabiliteten. Hertil øger revisionen TEN-T-nettets modstandsdygtighed over for klimaforandringer.

Forslaget til revision af den eksisterende forordning vil tilføje et tredje lag i form af et 'udvidet hovednet' til den allerede eksisterende TEN-T-model, der består af et såkaldt hovednet, som udgør de strategisk vigtigste strækninger, og et samlet TEN-T-net.



Der foreslås også nye kvalitative krav, særligt for byknudepunkter, hvor der blandt andet stilles krav om udarbejdelse af bæredygtighedsplaner samt indsamling og afrapportering af data til Kommissionen. For så vidt angår vejområdet stilles der krav til, at medlemsstaterne skal sikre, at der er en maksimal afstand mellem sikre parkeringsområder på 100 km. Kommissionen tildeles ligeledes med forslaget en række øgede beføjelser, herunder at medlemsstaterne senest 12 måneder før vedtagelsen af en national infrastrukturplan skal fremsende et udkast til Kommissionen, som Kommissionen efterfølgende har mulighed for at komme med bemærkninger til.

Forhandlingssituationen

Forslaget behandles i øjeblikket på arbejdsgruppeniveau.

I de indledende forhandlinger har medlemsstaterne overordnet set være positive over for Kommissionens forslag. Flere medlemsstater har dog i større eller mindre grad udtrykt bekymring over 1) de øgede infrastrukturkrav, som medlemsstaterne med forslaget pålægges grundet de økonomiske byrder, som dette kan medføre 2) de administrative byrder som medlemsstaterne pålægges og 3) de øgede beføjelser som Kommissionen tildeles.

Økonomiske konsekvenser

Revisionen af TEN-T-forordningen medfører øgede krav til implementeringen af infrastrukturen på TEN-T-nettet. De øgede krav vil medføre meromkostninger for staten.

I opgørelsen over økonomiske omkostninger differentieres der mellem omkostninger til ufravigelige krav og omkostninger til krav, der kan undtages ud fra samfundsøkonomiske hensyn. Samlet er de økonomiske omkostninger opgjort til 4 mia. kr. For de ufravigelige krav er der opgjort omkostninger for 0,4 mia. kr., mens de økonomiske omkostninger for krav, der kan undtages, er opgjort til 3,6 mia. kr.

Det bemærkes, at der er store usikkerheder forbundet med de opgjorte omkostninger. Omkostningerne til de ufravigelige krav vedrører primært omkostninger til 1) etablering af ladeinfrastruktur for tunge køretøjer langs vejstrækningen Kalundborg-Slagelse, 2) anlæg af sikre parkeringsområder langs TEN-T-vejnettet og 3) infrastruktur for alternative brændstoffer i byknudepunkterne. For så vidt angår omkostninger til de krav, der kan undtages, vedrører disse primært nye krav til jernbane- og vejinfrastrukturen.



Regeringens generelle holdning

Regeringen hilser forslaget velkommen og finder det fornuftigt, at der foretages en revision af TEN-T-forordningen med henblik på at sikre, at TEN-T-forordningens krav og forpligtigelser er tidssvarende.

Regeringen støtter op om den overordnede målsætning om udbygningen af et fælles europæisk transportsystem, der har til formål at effektivisere og øge mobiliteten. Regeringen er endvidere positiv over for, at forslaget fastsætter ambitiøse målsætninger for, hvordan TEN-T-forordningen bidrager til og understøtter målsætningerne, som fastsat i Den europæiske grønne pagt.

Regeringen er ligeledes positiv over for, at Kommissionen med forslaget har valgt at fastholde det eksisterende geografiske TEN-T-hovednet, idet stabilitet omkring hovednettet er centralt for at sikre, at hovednettet er færdigudbygget og implementeret inden udgangen af 2030.

Samtidig er regeringen positiv over for, at der indgår en vis fleksibilitet i forhold til opfyldelse af kravene i TEN-T-forordningen i form af undtagelsesbestemmelser, således at medlemsstater kan undtages fra at opfylde visse krav ud fra samfundsøkonomiske hensyn.

I fastlæggelsen af krav til de enkelte transportformer finder regeringen det vigtigt, at kravene i TEN-T-forordningen tilfører en grænseoverskridende EU-merværdi ved at understøtte den interregionale og internationale transport af gods og passagerer på tværs af Europa. Lokale infrastrukturudfordringer bør derimod håndteres på lokalt, regionalt eller nationalt niveau.

På vejområdet finder regeringen det vigtigt, at medlemsstaterne ikke forpligtiges til at sikre opfyldelse af kravet om, at der langs TEN-T-nettet skal være etableret sikre parkeringsområder med en maksimal afstand på 100 km mellem parkeringsområderne. Opfyldelsen af sådanne krav bør være en opgave, der tilfalder erhvervet.

Regeringen finder det vigtigt, at de administrative omkostninger for medlemsstaten reduceres mest muligt. Samtidig er regeringen kritisk over for de øgede beføjelser, som Kommissionen tildeles med forordningsforslaget.



Kommissionens forslag til revision af ITS-direktivet

Formål og indhold

Kommissionen fremsatte den 14. december 2021 forslag til revision af ITS-direktivet.

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

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

I den foreslåede ændring af direktivets artikel 1 vil der stilles krav om tilvejebringelse af en række data, som i praksis allerede er omfattet af direktivets underliggende retsakter, men hvor retsakterne for nuværende alene stiller krav om at data skal deles, hvis de er tilgængelige. Desuden dækker kravet for nuværende kun TEN-T-vejnettet, i det tilfælde data allerede haves. Fremover vil der blive stillet krav om, at de anførte data skal tilvejebringes, hvis de ikke allerede haves. Desuden vil kravet gælde hele vejnettet (med undtagelse af mindre private veje). Afhængigt af vej- og datatype vil kravet gælde fra december 2025, 2026 eller 2028.

Forhandlingssituationen

Forslaget behandles i øjeblikket i Rådets arbejdsgruppe.

Flere medlemsstater har udtrykt sig i positive vendinger om revisionen af ITS-direktivet som helhed og målsætningerne heri. Flere medlemsstater mener dog, at Kommissionen får et for omfattende mandat gennem de delegerede retsakter i artikel 7. Flere medlemsstater har pointeret, at udrulningen af ITS kræver solid finansiel støtte og en længere tidshorisont.

Kommissionen har den 31. marts 2022 fremsendt et kompromisforslag til medlemsstaterne, hvori der indgår langt mindre omfat-



tende krav om tilvejebringelse af data. Disse ændringsforslag gennemgås nu, og vil blive drøftet på et arbejdsgruppemøde med Kommissionen den 4. april.

Økonomiske konsekvenser

Regeringen er fortsat ved at undersøge de statsfinansielle konsekvenser ved forslaget.

Kommunernes Landsforening vurderer, at de kommunale merudgifter ved forslaget vil være i størrelsesordenen et trecifret millionbeløb, da tilvejebringelsen af data vil være en stor opgave for kommunerne at løfte. Disse merudgifter for kommunerne bør håndteres i regi af Det Udvidede Totalbalanceprincip (DUT).

Dertil kommer udgifter til håndtering af data vedr. statens sikrede rasteplasser med en estimeret omkostning på 55-85 mio.kr. til etablering samt en årlig driftsomkostning på 5-10 mio.kr.

Regeringens generelle holdning

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

Regeringen noterer sig, at der med initiativet vil blive stillet øgede krav til indhentning af data, som ikke understøttes i dag. Der tages forbehold for omfanget af initiativet, som vil blive undersøgt nærmere, herunder de statsfinansielle konsekvenser.