



SAMLENOTAT

25. maj 2022
2022 – 2044

Indhold

Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (revision af TEN-T-forordningen) ..	2
Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer (Revision af ITS-direktivet).....	36
Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU (AFI-forordningen)	50



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

KOM (2021) 812

Revideret notat.

Ændringer er markeret med streg i marginen.

1. Resume

Det forventes, at forslaget til revision af TEN-T-forordningen vil være på dagsordenen til TTE(transport)-rådsmøde den 2. juni til fremskridtsrapport og mulig politisk drøftelse.

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

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

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

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

Regeringen hilser Europa-Kommissionens forslag velkomment og finder det fornuftigt, at TEN-T-forordningen revideres med henblik på at sikre, at målsætningerne for TEN-T-nettet er tidssvarende i forhold til de udfordringer, som den europæiske trans-



portsektor står overfor i dag, herunder at bidrage til at sikre indfrielsen af klimamålsætningerne som fastsat i Den europæiske grønne pagt.

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

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

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

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

2. Baggrund

Europa-Kommissionen har ved KOM (2021) 812 af 14. december 2021 fremsat forslag til forordning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udviklingen af det transeuropæiske transportnet. Forslaget blev modtaget i dansk sprogversion den 2. februar 2022.

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



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

Forslaget er fremsat med hjemmel i Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), artikel 170-172, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

3. Formål og Indhold

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

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

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

Kapitel I: Generelle principper

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



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

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

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

Kapitel II: Almindelige bestemmelser

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

Kapitel III: Specifikke bestemmelser:

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

For så vidt angår afsnittet om jernbaneinfrastrukturen er den væsentligste ændring, at det danske TEN-T-jernbanehovednet udvides, således at den nye bane over Vestfyn indgår. Hertil bemærkes det, at der stilles en række øgede krav i form af hastighedskrav og tekniske krav, der skal muliggøre øget transport af passagerer gods via bane. Samtidig fremrykkes fristen for udrulning af signalprogrammet, ERTMS, på det samlede TEN-T-net fra 2050 til 2040. Fristen for udrulning af ERTMS på TEN-T-hovednettet er fortsat 2030.

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

For så vidt angår søtransportinfrastrukturen bemærkes det, at Europa-Kommissionen foreslår at oprette det 'europæiske maritime



rum', der erstatter de såkaldte Motorveje til Søs. Hensigten med det europæiske maritime rum er at forbinde og integrere det land-baserede TEN-T-net med TEN-T-havnene gennem nærskibsruiter. Hertil foreslås det, at alle TEN-T-havne skal være forbundet med jernbane- og vejinfrastrukturen. Såfremt der er geografiske eller væsentlige fysiske begrænsninger herved kan den pågældende havn dog undtages. Endeligt stilles der krav til indretning af havne-faciliteterne i forhold til etablering af en alternativ brændstofinfrastruktur i havnene samt udstyr til at forbedre skibes miljømæssige påvirkning.

For så vidt angår vejinfrastrukturen er de væsentligste ændringer følgende. For det første udvides det samlede danske TEN-T-vejnet, således at strækningen Kalundborg-Slagelse indgår. Hertil fastsætter forordningen afstandskrav for rastepladser og sikre parkeringsområder. For rastepladser må der maksimalt være en afstand på 60 km langs TEN-T-vejnettet, mens afstandskravet for de sikre parkeringsområder maksimalt må være 100 km. Endeligt fastsættes der med forordningen krav om, at der i medlemsstaterne skal installeres systemer til vejning under kørsel med en maksimal afstand på 300 km mellem stationerne på TEN-T-vejnettet.

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

For så vidt angår bestemmelserne om multimodale godsterminaler stilles der krav om, at medlemsstaterne senest to år efter forordningens ikrafttrædelse skal have udfærdiget en analyse, der har til formål at afdække medlemsstatens nuværende og fremtidige godsbevægelser, herunder brugen af terminaler. Hertil stilles der krav om etablering af el-ladestandere til tunge køretøjer, samt krav om at multimodale godsterminaler skal kunne håndtere tog med en længde på minimum 740 m.

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



byknudepunktet eller i nærheden af byknudepunktet senest med udgangen af 2040.

Antallet af byknudepunkter i Danmark bliver som følge af forslaget øget fra to til seks byer, hvor Esbjerg, Odense, Vejle og Aalborg tilføjes. København og Aarhus indgår allerede i dag på TEN-T-nettet.

Kapitel IV: Bestemmelser for intelligent og modstandsdygtig transport

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

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

Kapitlet angiver bestemmelserne for implementeringen af de europæiske transportkorridorer og de to horisontale prioriteter; dels udviklingen af signalsystemet ERTMS på jernbaneområdet og dels udviklingen af det europæiske maritime rum. Bestemmelserne fastsætter de europæiske koordinators rolle og beføjelser i implementeringen af TEN-T-nettet.

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

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

Kapitel VI: Fælles bestemmelser

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

Som et nyt tiltag foreslår Europa-Kommissionen, at nationale transport- og investeringsplaner og programmer skal indsendes til



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

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

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

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Foreligger ikke.

5. Nærhedsprincippet

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

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

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

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

”... det er vigtigt, at bytrafikken er godt forbundet med interregional og international trafik. Byknudepunkternes rolle på TEN-T rækker ud over det lokale niveau, da transportaktiviteter på



TEN-T starter og/eller slutter i sådanne knudepunkter eller gennemkører dem, hvilket kræver god koordinering mellem de forskellige niveauer for at undgå flaskehalse.

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

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

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

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

6. Gældende dansk ret

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

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

Jernbaneområdet

- Jernbaneloven, jf. lov nr. 510 af 1. maj 2019 om ændring af jernbaneloven (lov nr. 686 af 27. maj 2015 med senere ændringer), som senest er ændret ved LBK nr. 574 af 7. maj 2019).
- Bekendtgørelse nr. 708 af 20. maj 2020 om krav til bemyndigede organer på jernbaneområdet.
- Bekendtgørelse nr. 709 af 20. maj 2020 om krav til udpegede organer på jernbaneområdet.



- Bekendtgørelse nr. 710 af 20. maj 2020 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet, som ændret ved nr. 879 af 11/06/2020.
- Bekendtgørelse nr. 711 af 20. maj 2020 om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen
- Bekendtgørelse nr. 713 af 20. maj 2020 om interoperabilitet i jernbanesystemet
- Bekendtgørelse nr. 854 af 07. juli 2015 om tilladelse til at drive jernbanevirksomhed, som ændret ved Bek nr. 483 af 15. april 2020.
- Bekendtgørelse nr. 1245 af 10. november 2015 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v., som ændret ved Bekendtgørelse nr. 1445 af 5. december 2018, Bek nr. 905 af 11. juni 2020 og Bek 1485 af 29. juni 2021.
- Bekendtgørelse nr. 1329 af 26. november 2015 om jernbanevirksomheders adgang til international passagertransport m.v., som ændret ved Bekendtgørelse nr. 1443 af 5. december 2018.
- Bekendtgørelse nr. 1379 af 1. december 2015 om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til gods-transport på jernbane m.v., som ændret ved Bekendtgørelse nr. 1000 af 26. juni 2020.
- Bekendtgørelse nr. 1380 af 1. december 2015 om modtagepligt på stationer, som ændret ved Bekendtgørelse nr. 785 af 2. juni 2015.
- Bekendtgørelse nr. 1438 af 5. december 2018 om infrastrukturforvalteres uafhængighed og uvildighed.
- Bekendtgørelse nr. 1470 af 29. juni 2021 om Banedanmarks opgaver og beføjelser som ændret ved bekendtgørelse nr. 2441 af 14. december 2021.
- Bekendtgørelse nr. 1503 af 29. juni 2021 om jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser
- Bekendtgørelse nr. 2244 af 29. november 2021 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.
- Bekendtgørelse nr. 2424 af 13. december 2021 om Jernbanenævnet.

Søfartsområdet

- Bekendtgørelse nr. 1021 af 26. august 2021 om tekniske forskrifter om et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem i danske farvand og havne.
- Bekendtgørelse nr. 873 af 27. juni 2016 om indberetning af oplysninger om farligt eller forurenede gods om bord på skibe.
- Vejledning nr. 9680 af 16. december 2010 om skibstrafiktjenester i danske farvand.
- Bekendtgørelse nr. 1348 af 16. juni 2021 om modtagerfaciliteter for affald fra skibe, om skibes aflevering af affald og havnes affaldsplaner.
- Bekendtgørelse nr. 1021 af 26. august 2010 om teknisk forskrift om et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem i danske farvand og havne.



- Bekendtgørelse nr. 145 af 8. februar 2019 om bestemmelser for anvendelse af EU-forordning 2017/352 om levering af havnetjenester og finansiel gennemsigtighed for havne.

Vejområdet

- Bekendtgørelse nr. 2297 af 2. december 2021 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed
- Bekendtgørelse nr. 726 af 3. juli 2008 om ændring af minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet
- Bekendtgørelse nr. 1873 af 27. september 2021 om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer og fremme af udvekslingen på tværs af landegrænser af oplysninger om manglende betaling af vejafgifter i Unionen
- Bekendtgørelse nr. 26 af 16. januar 2012 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer
- Bekendtgørelse nr. 929 af 17. maj 2021 om registrering og videregivelse af data om køretøjers vægt, længde og akseltryk m.v. (WIM-bekendtgørelsen)

Luftfartsområdet

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

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

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

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

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

1. Krav der *ikke* kan undtages



2. Krav der vurderes at kunne undtages med reference til samfundsøkonomiske hensyn

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

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

Krav der ikke kan undtages

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

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

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

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

For så vidt angår punkt 3 følger det af forordningsforslaget, at antallet af byknudepunkter udvides med fire, således at Esbjerg, Odense, Vejle og Aalborg også indgår på TEN-T-nettet. København og Aarhus indgår allerede i dag. Byknudepunkterne vil skulle leve op til en række krav til etablering af infrastruktur for alternative



drivmidler jf. Europa-Kommissionens forslag om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (AFIR)¹, som skønnes at kræve investeringer på 208 mio. kr. Det forventes, at markedet kan dække dele af omkostningerne.

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

Krav der kan undtages

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

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

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

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

For så vidt angår vejtransportområdet forventes det, at der vil være økonomiske konsekvenser forbundet med at udvikle og opgradere visse strækninger på TEN-T-vejnettet, således at disse lever op til

¹ KOM (2021) 559



TEN-T-forordningens tekniske specifikationer. Det er på nuværende tidspunkt usikkert, hvad omkostningerne hertil vil være.

For så vidt angår havneområdet forventes det, at kravet om at alle TEN-T-havne skal være forbundet med jernbaneinfrastrukturen kan have betydelige statsfinansielle konsekvenser. Det er på nuværende tidspunkt usikkert, hvad omkostningerne hertil vil være, men det forventes, at en indfrielse af kravet vil have økonomiske konsekvenser i milliardklassen.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes ikke at medføre væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

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

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

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

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



Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

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

8. Høring

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

Der er modtaget følgende høringssvar:

Brintbranchen

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

Fokus på nulemissions frem for at vælge en vinder.

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

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

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

Prioriterer bør inkludere interoperabilitet.

I artikel 13 bliver prioriteterne for de europæiske transportkorridorer listet op. Paragraf (d) går ud på udvikling af sikre veje med tilstrækkelig alternativ tankinfrastruktur. Vi mener, det er vigtigt at



der både udvikles tilstrækkelig men også ”interoperable” tankinfrastruktur til alternative drivmidler.

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

Udvikling af SUMP's i alle ”urban nodes” giver en ny mulighed for at integrere forskellige teknologier i vejen til klimaneutrale byer.

Vi er meget positivt indstillet til forslaget om, at alle ”urban nodes” længst TEN-T netværket skal fra 2025 udvikle planer om bæredygtig mobilitet (*”Sustainable Urban Mobility Plans”*, eller SUMP's). Med fokus på nulemissions mobilitet, vil kravet om SUMP's (artikel 40) give en ny mulighed for at integrere alle de nødvendige løsninger for at opnå en klimaneutralitet mobilitet i de største europæiske byer.

Dansk Erhverv

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

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

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

Europæiske rammevilkår og retningslinjerne, der afhjælper flaskehalse og forbedre multimodalitet og interoperabilitet i det europæiske transportsystem vil bidrage til fuldførelsen af det indre mar-



ked. Det styrker også EU's økonomiske, sociale og territoriale samhørighed ved at skabe strømlinede transportsystemer på tværs af grænser uden manglende links og flaskehalse.

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

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

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

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

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

Corona-pandemien viste, hvor afgørende det er for forsyningssikkerheden, at der på trods af pandemier o.lign. opretholdes et åbent indre marked inden for alle transportformer. Det blev fx synligt med 'Green Lanes'. Det er særligt vigtigt på hovedfærdselsårene i



EU, som TEN-T-nettet repræsenterer. På den baggrund kunne det være relevant at få dette afspejlet i revisionen af retsakten.

Dansk Industri

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Danske Handicaporganisationer (DH)

DH har følgende bemærkninger:

TEN-T-forslaget giver et solidt grundlag for at forbedre lovgivningen om tilgængeligheden til transport for personer med handicap. Der bør dog tilføjes mere konkrete krav til udvikling og finansiering af TEN-T-projekter for, at TEN-T bliver effektiv og praktisk. Det er for eksempel ikke klart, hvad der menes med tilgængelighed af TEN-T-nettet, eller hvordan det vil blive målt, da der ikke er



kvantitative eller kvalitative indikatorer, mål for forbedringer og ingen klare referencer til relevant EU-tilgængelighedslovgivning som f.eks. jernbanetilgængelighedsforordningen (TSI-PRM) eller tilgængelighedsdirektivet. Der er mangler også tidsfrister for forbedringer af tilgængeligheden frem mod 2050.

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

Styrk og tydeliggør tilgængelighed

- Først og fremmest bør kravet om, at "design og konstruktion af transportinfrastruktur skal være i overensstemmelse med de relevante krav fastsat i EU-lovgivningen" genindføres i artikel 49. Denne henvisning var til stede i den oprindelige TEN-T-forordning², men er blevet fjernet i udkastet.

- Ifølge TEN-T bør foranstaltninger til forbedring af tilgængeligheden for alle brugere være en af de generelle prioriteter for udvikling af nettet (art. 12). Det præciseres derimod ikke, hvad der betragtes som passende foranstaltninger til dette formål. Dette bør præciseres i den endelige tekst til det reviderede TEN-T.

Dette kan gøres ved at indføre et nyt bilag, der beskriver tilgængelighedskrav for elementer af TEN-T-infrastruktur ved at henvise til relevante EU-tilgængelighedslove og -standarder, såsom Tilgængelighedsdirektivet³, EU Rail Accessibility Regulation (TSI-PRM)⁴, EU-standarderne om tilgængelighed til og anvendelighed af det byggede miljø (EN17210)⁵ og tilgængelighedskrav ved offentlige udbud og indkøb af IKT-produkter og -tjenester i Europa (EN301549)⁶. Der er allerede lignende eksempler, som et

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

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

⁴ Commission Regulation (EU) No 1300/2014 of 18 November 2014 on the technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility

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

⁶ See European Standard on Accessibility requirements for ICT products and services (EN301549)



sådant bilag i TEN-T kan bygge på, f.eks. tilgængelighedskravene til det byggede miljø (bilag III) i tilgængelighedsdirektivet, bilaget til jernbanetilgængelighedsforordningen (TSI-RPM) og væsentlige krav (bilag III) til EU-direktivet om interoperabilitet af jernbanesystemet inden for EU.

Mainstream tilgængelighed i hele TEN-T

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

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



- Hvis der etableres en enkelt enhed for konstruktion og forvaltning af grænseoverskridende infrastruktur, bør de have mandat til at fremme og overvåge tilgængelighed gennem TEN-T-projekter (art. 8.5)
- Endelig bør tilgængelighed integreres i bilag V til TEN-T-forslaget, som opstiller kravene til byknudepunkter for udvikling af planer for bæredygtig bymobilitet (SUMP'er).

Sæt mål og tidsfrister

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

Udvid anvendelsesområdet i forhold til tilgængelighed

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

Etabler regler for finansiering af tilgængelighed

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

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

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



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

Styrke overvågning og rapportering

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

- TEN-T bør først og fremmest stille et klart krav om at rapportere data om tilgængelighed, herunder om eksisterende barrierer, fremskridt med at fremme tilgængeligheden af nettet og finansiering til dette formål.
- På baggrund af dette krav kunne Europa-Kommissionen udvikle en metode til at overvåge fremskridt i tilgængeligheden af alle TEN-T-projekter
- For at understøtte dataindsamling om tilgængelighed bør TEN-T også sikre enkle, lette at finde og tilgængelige midler til feedbackmekanismer for passagerer, når de støder på tilgængelighedsbarrierer under intermodale rejser.
- Tilgængelighedsdata bør være tilgængelige gennem det interaktive geografiske og tekniske informationssystem for TEN-T (TENtec). Denne database bør være tilgængelig for personer med handicap ved at opfylde eksisterende harmoniserede tilgængelighedsstandarder.⁷

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

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



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

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

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

Sikre overensstemmelse med Handicapkonventionen og EU's handicapstrategi.

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

Forbedre formuleringen

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

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



Danske Havne

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

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

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

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

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

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

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



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

- Som eneste erhvervshavn med beliggenhed i Sønderjylland, med et samlet havneareal på 750.000 m² og med en havnedybde på 18 meter, er havnen omdrejningspunkt for søtransport af gods til og fra hele det sydjyske bagland og Nordtyskland.
- Med konsolideringen igangsætter Aabenraa Havn aktiviteter, der skal bidrage til den bæredygtige omstilling, bl.a. ved opførelsen af produktionsanlæg til PtX på havnearealet og udvikling af nødvendig knowhow om grøn energi og omstilling.
- Godsmængden i Aabenraa Havn er øget yderligere i både 2020 og 2021.

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

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

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

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

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



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

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

DSB:

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

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

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

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

Forbrugerrådet Tænk

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

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



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

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

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

ITD

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

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

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

Baggrund

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ITD's holdning

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



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

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

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



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

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

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

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

(a) sustainability through:

(i) promotion of zero-emission mobility in line with the relevant Union CO₂ reduction targets;

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

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

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

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

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



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

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det forventes, at forslaget til revision af TEN-T-forordningen vil være på dagsordenen til TTE(transport)-rådsmøde den 2. juni til fremskridtsrapport og politisk drøftelse.

I de indledende forhandlinger har medlemsstaterne udtrykt generel opbakning til intentionen og formålet med revisionen af TEN-T-forordningen, hvor flere medlemsstater blandt andet har udtrykt sig positivt over for forslagets øgede ambitionsniveau på klimaområdet.

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

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

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



10. Regeringens generelle holdning

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

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

Regeringen finder det endvidere vigtigt, at TEN-T-forordningen understøtter den grønne omstilling af transportsektoren. Regeringen er derfor positiv overfor, at der med forordningsforslaget er fokus på, hvordan TEN-T-forordningen kan bidrage til at sikre opfyldelse af målsætningerne som fastsat i Den europæiske grønne pagt, herunder ved at skabe synergier til AFIR-forordningen. Regeringen finder det samtidig vigtigt, at man inden for alle transportformer overvejer, hvordan TEN-T-forordningen kan bidrage til at sikre den grønne omstilling, eksempelvis i forhold til brugen af modulvogntog på vejtransportområdet og brugen af syntetiske brændstoffer inklusiv tilhørende infrastruktur og elektrisk kapacitet til skibsfarten.

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

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

Regeringen er endvidere positiv over for, at der indgår en vis fleksibilitet i forhold til opfyldelsen af forordningens krav. Grundet samfundsøkonomiske hensyn eller fysiske begrænsninger kan der opstå situationer, hvor en udbygning af den danske infrastruktur i



overensstemmelse med kravene i TEN-T-forordningen ikke vil være mulig. Derfor er man fra regeringens side tilfreds med, at der i forslaget indgår en række undtagelsesbestemmelser. Regeringen finder det vigtigt, at undtagelsesbestemmelserne fastholdes for at sikre, at medlemsstaterne ikke udvikler og implementerer infrastruktur på TEN-T-nettet, der ikke kan berettiges ud fra samfundsøkonomiske hensyn eller politiske målsætninger.

Regeringen finder det dog vigtigt, at der tages højde for proportionalitetsprincippet i fastlæggelsen af krav, hvor de økonomiske omkostninger for medlemsstaten skal vejes op imod den grænseoverskridende EU-merværdi, som kravet tilfører til TEN-T-nettet. Lokale udfordringer med igen eller kun mindre grænseoverskridende EU-merværdi bør håndteres på nationalt, regionalt eller lokalt niveau. Dette gælder blandt andet i forhold til TEN-T-forordningens krav til byknudepunkter, hvor byknudepunkterne bør kunne undtages fra at indgå på TEN-T-nettet og opfylde kravene i forordningen, såfremt det vurderes, at byerne kun i mindre grad bidrager til at sikre en grænseoverskridende EU-merværdi.

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

Regeringen er kritiske overfor, at der med forordningsforslaget stilles krav om, at medlemsstaterne skal sikre, at der langs TEN-T-nettet er etableret sikre parkeringsområder med en maksimal afstand på 100 km mellem parkeringsområderne. Regeringen finder, at tilvejebringelsen af øget kapacitet, der sikrer, at lastbilschauffører kan afholde deres lange hvil, er en opgave, der tilfalder erhvervet og ikke medlemsstaterne.

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

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



11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget blev forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 5. maj 2022.

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

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



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

KOM(2021) 813

Revideret notat.

Ændringer er markeret med streg i marginen.

1. Resumé

Forslaget til revision af ITS-direktivet forventes at blive sat på dagsordenen for TTE(transport)-rådsmødet den 2. juni til generel indstilling.

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

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

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

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



2. Baggrund

Europa-Kommissionen har den 14. december 2021 fremsat forslag om ændring af det eksisterende direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer. Forslaget blev modtaget i dansk sprogversion den 22. januar 2022.

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

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

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

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

I den Europæisk strategi for data, der blev vedtaget af Europa-Kommissionen i februar 2020, understreges det, at datadrevet innovation vil medføre store fordele for offentligheden, herunder gennem sit bidrag til Den europæiske grønne pagt og ved at hjælpe



med at gøre EU klar til den digitale tidsalder. ITS-direktivet⁸ udgør rammen for brugen af ITS til vejtransport, herunder med grænseflader til andre transportformer ved at fremskynde og koordinere udbredelsen af ITS. Strategien annoncerede, at ITS-direktivet snart ville blive revideret, herunder også nogle af dets underliggende delegerede retsakter.

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

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

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

3. Formål og indhold

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

Europa-Kommissionens forslag til revision af ITS-direktivet har derfor til hensigt at afhjælpe manglen på interoperabilitet mellem og kontinuitet af applikationer, systemer og tjenester, manglen på samordning og effektivt samarbejde mellem interessenterne, samt

⁸ Direktiv 2010/40/EU



udestående spørgsmål i forbindelse med tilgængeligheden og udvekslingen af de data, der ligger til grund for ITS-tjenesterne.

I den foreslåede ændring af direktivets artikel 1 stilles der krav om tilvejebringelse af en række data beskrevet i forslagets bilag III. Det er i praksis data, som allerede er omfattet af direktivets underliggende retsakter, men hvor retsakterne for nuværende alene stiller krav om, at data skal deles, hvis de er tilgængelige. Desuden dækker kravet for nuværende kun TEN-T-vejnettet, i det tilfælde data allerede haves, hvor der fremover vil blive stillet krav om, at de anførte data skal tilvejebringes, hvis de ikke allerede haves. Desuden vil kravet gælde hele vejnettet, med undtagelse af mindre private veje. Afhængigt af vej- og datatype vil kravet gælde fra december 2025, 2026 eller 2028. Det bemærkes dog, at Europa-Kommissionen forbeholder sig ret til at opdatere dette bilag i forbindelse med udarbejdelsen af nye delegerede retsakter.

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

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

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



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

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Foreligger ikke.

5. Nærhedsprincippet

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

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

6. Gældende dansk ret

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

- Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/1926 af 31. maj 2017 om supplerende regler til ITS-direktivet for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester.
- Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/962 af 18. december 2014 om supplerende regler til ITS-direktivet for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester.
- Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 886/2013 af 15. maj 2013 om supplerende af ITS-direktivet hvad angår data og procedurer for vederlagsfri tilrådighedsstillelse, om

⁹ BEK nr 26 af 16/01/2012



muligt, af et minimum af generel trafikikkerhedsinformation

- Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 305/2013 af 26. november 2012 om harmoniseret indførelse af et interoperabelt EU-dækkende eCall-system.
- Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 885/2013 af 15. maj 2013 om supplering af ITS-direktivet hvad angår tilrådighedsstillelse af informationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

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

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

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

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

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

Det vurderes dog, at opfyldelse af forslaget krav om tilvejebringelse af data på kommunalt niveau kan medføre betydelige omkostninger. KL har foreløbigt angivet, at krav om tilvejebringelse af data på det kommunale vejnet kan forventes at medføre merudgifter på 300-500 mio. kr. til opstart samt 150-250 mio. kr. til efterfølgende drift, hvilket forventes at udløse et tilsvarende DUT-krav. Med hensyn til dynamisk data vedrørende ledige pladser på sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer vil der være væsentlige statslige investeringer ved etablering og drift af systemer som kan indsamle dynamiske data om belægningsgraden mv. langs motorvejsnettet, såfremt dette etableres i statsligt regi.



De hidtidige forsøg med denne teknologi på danske rastepladser viser, at teknologien er omkostningstung både i anlæg og drift. Det vurderes, at udgifterne til håndtering af data vedr. statens sikrede rastepladser vil medføre udgifter på 85 mio. kr. til anlæg og 10 mio. kr. i årligt drift. Kravet om data om ledige pladser på sikrede rastepladser vil være til gavn for chauffør erhvervet. Det er således Transportministeriets vurdering, at merudgifterne til data for de sikrede rastepladser kan og bør afholdes af erhvervet. Transportministeriet vurderer, at dette er muligt, da det forudsættes, at der kan opkræves betaling for indgangen til rastepladserne.

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

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

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

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vil skabe en større mængde af trafik- og trafikantrettede data som f.eks. hastighedsgrænser, frihøjder og data om vejarbejde på en større del af det europæiske vejnet. Dette vil medvirke til en smidigere ruteplanlægning både for erhvervs- og privatbilister



samt en øget regularitet i transportsektoren. Derudover må der ved hjælp af realtidsdata for ledig kapacitet på de sikrede rastepladser forventes en positiv gevinst i forhold til planlægning af køre/hviletid for transporterhvervet.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

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

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

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

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

8. Høring

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

Der er modtaget følgende høringssvar:

Dansk Industri

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

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

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



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

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

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

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

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

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

ITD

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

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



ITD deler grundlæggende Kommissionens opfattelse af, at intelligente transportsystemer (herefter ITS) er afgørende for at opnå automatiseret, multimodal transport på tværs af alle lande og derfor ligeledes bidrage til transformationen af det europæiske transportnet for at opnå målet om effektiv, sikker og bæredygtig mobilitet. ITD ser, at ITS muliggør datadeling om trafikudvikling på tværs af vejnettet i Europa, og at dette er nødvendigt for bl.a. at indføre automatiserede og førerløse lastbiler og på denne måde bidrage til at opfylde disse mål. I den forbindelse henviser Kommissionen til, at der på trods af forbedringer siden vedtagelsen af direktivet i 2010, fortsat vedbliver udfordringer med et fragmenteret marked og en ukoordineret udbredelse af ITS-løsninger på tværs af EU. Denne vurdering er ITD enig i, hvorfor vi ligeledes overordnet set støtter op om nærværende revision.

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

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

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

For så vidt angår multimodalitet er ITD af den opfattelse, at nærværende revision hænger uløseligt sammen med forordningen om elektronisk godstransportinformation (eFTI) samt det arbejde, der pågår i regi af DTLF1, hvor ITD også er repræsenteret. For så vidt angår multimodalitet er ITD af den opfattelse, at nærværende revision hænger uløseligt sammen med digitalisering af transportdo-



kumenter i EU, og forordningen om elektronisk godstransportinformation (eFTI), der skal bane vejen for, at alle myndigheder i EU accepterer transportdokumenter digitalt. ITD arbejder for disse initiativer i EU's arbejdsgruppe Digital Transport and Logistics Forum² (DTLF), og søger her at fremme myndigheder og transportvirksomheders samarbejde om dataudveksling og systeminteroperabilitet så gensidig anerkendelse af elektroniske transportdokumenter bliver muligt. ITD er derfor også helt enige i, at data skal høstes og anvendes til at gøre transportkæder mere bæredygtige, effektive og modstandsdygtige. Dette kræver, at rammerne for ITS koordineres og kan supplere og fungere med andre transportdigitaliseringsinitiativer, såsom eFTI, der har til formål at harmonisere og lette datadeling i mobilitet-, transport- og logistiksektorerne med et multimodalt perspektiv, som det fremgår af præambel 4). Det er således afgørende, at udbredelsen og anerkendelsen af digitale transportdokumenter tilskyndes i videst muligt omfang på tværs af internationale transportruter i og udenfor EU. Dette for at styrke den multimodale transport, og at lette de administrative byrder for erhvervet. Godstransportsektoren er i særlig grad bebyrdet med administrative byrder forbundet med manuelle papirer og dokumentation, der varierer på tværs af EU-lande. Det er vores opfattelse, at særligt de prioriterede indsatsområder a) Information and mobility services og d) Cooperative, connected and automated mobility services skal indtænkes i et fremtidigt digitalt setup for kontrol for at kunne indsamle data og sikre et effektivt og sammenhængende digitalt transportsystem i EU.

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

ITD finder det ligeledes beklageligt, at kontrolaspektet med udbredelse af ITS ikke har en mere fremtræden position, hverken i præamblerne eller forslagene til paragrafændringer. Kommissionen adresserer overordnet spørgsmålet om personfølsomme data med reference til 2016/679/EU og 2002/58/EF, men ikke direkte videregivelse af data mellem myndighedsorganer med henblik på eksempelvis bødeudstedelse eller anden kontrol. ITD mener, at der ud fra et retssikkerheds- og beskyttelseshensyn generelt bør udvises forsigtighed i forbindelse med videregivelse af myndighedsoplysninger, særligt hvis det foregår automatisk og med tilbagevir-



kende kraft. Af samme årsag finder vi således ikke ændringen i paragraf 10 tilstrækkelig, hvori det lyder "[...] Hvor det er relevant, skal brugen af anonyme data tilskyndes". Derfor ser vi også gerne, at dette emne behandles mere omfattende og direkte i direktivet. Det skal være klart hvilken data, der bruges til hvad og af hvem, og være muligt at få information om, hvornår data anvendes og eksempelvis samkøres på tværs af myndigheder.

Et nationalt eksempel herpå kunne være udfordringer forbundet med videregivelse af data vedrørende køretøjernes vægt, længde og akseltryk fra Vejdirektoratet til andre myndigheder. Data bør som udgangspunkt udelukkende udleveres på forespørgsel fra eksempelvis politiet i forbindelse med bevisførelsen i konkrete overtrædelsessager eller som metadata til at identificere, hvor der eksempelvis er potentielt behov for at øge vejsidekontrollen.

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

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

DTL-Danske Vognmænd (DTL)

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



9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det forventes, at forslaget til revision af ITS-direktivet vil blive behandlet ved TTE(transport)-rådsmødet med henblik på opnåelse af generel indstilling i Rådet.

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

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

10. Regeringens generelle holdning

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

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

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

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

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

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget blev forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 5. maj 2022.



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

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



Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU (AFI-forordningen)

KOM (2021) 559

Revideret notat.

Ændringer er markeret med streg i marginen.

1. Resumé

Forslaget til forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer forventes at blive sat på dagsordenen for TTE(transport)-rådsmødet den 2. juni til generel indstilling.

Europa-Kommissionen lancerede den 14. juli 2021 forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. Forslaget er en del af Europa-Kommissionens Fit for 55-lovpakke, der skal bidrage til EU's klimamål om mindst 55 pct. Co2-reduktion i 2030 og klimaneutralitet i senest 2050

I 2014 blev der med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (herefter AFI-direktivet) fastlagt en fælleseuropæisk ramme for implementeringen af infrastruktur for alternative drivmidler. Kommissionens evaluering af anvendelsen af direktivet (SWD (2021) 637) peger dog på en ulige udvikling af lade- og optankningsinfrastrukturen i EU samt manglende interoperabilitet og brugervenlighed. Fraværet af en klar fælles metode til fastlæggelse af mål og vedtagelse af foranstaltninger til at fremme udviklingen af infrastrukturen for alternative drivmidler har ført til en situation, hvor ambitionsniveauet og målsætningerne for udrulningen af infrastruktur for alternative drivmidler varierer betydeligt mellem de europæiske medlemslande.

For at forhindre forskelle i fortolkninger på tværs af EU's indre marked og bidrage til indfrielse af de styrkede europæiske klimamål foreslår Europa-Kommissionen med forslaget til forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer en helhedsorienteret tilgang til infrastrukturplanlægning og en



bred udrulning af infrastrukturen til alternative drivmidler, der skal understøtte overgangen fra en overvejende fossil transportsektor til en nul-emissionsflåde i 2050.

Med sit forslag til forordning foreslår Europa-Kommissionen bindende nationale mål for udrulningen af infrastruktur for alternative drivmidler i EU for køretøjer, skibe og luftfartøjer. Forslaget til forordning fastlægger fælles tekniske specifikationer og krav til brugerinformation, dataforsyning og betalingskrav til infrastrukturen. Forslaget til forordning opstiller endvidere regler for udarbejdelsen af de nationale politiske rammer, der skal vedtages i medlemsstaterne, herunder også for infrastruktur for alternative drivmidler på områder, hvor der ikke er fastsat bindende EU-dækkende mål om udviklingen for drivmiddelinfrastrukturen. Forslaget til forordning fastlægger i forlængelse heraf en afrapporteringsmekanisme, der skal understøtte samarbejde på tværs af EU og sikre en robust afrapportering om udviklingen i drivmiddelinfrastrukturen.

Forslaget kan have statsfinansielle konsekvenser i forbindelse med de krav, som Danmark ikke opfylder, såfremt markedet ikke selv kan drive udviklingen.

Regeringen støtter forslagens overordnede målsætning. Danmarks høje ambitionsniveau for den grønne omstilling betyder, at fælleseuropæiske krav kan være en markant fordel for Danmark, idet ambitiøse EU-krav kan bidrage til at drive den teknologiske udvikling og derigennem medvirke til en mere omkostningseffektiv omstilling, samtidig med at der sikres mere ligeværdige konkurrencevilkår for erhvervslivet.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen har den 14. juli 2021 fremsat et forslag til Europa-Parlamentet og Rådets forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU (AFI-forordningen)

Forslaget er oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 10. september 2021.

Forslaget til forordning er fremsat som en del af Europa-Kommissionens 'Fit for 55'-lovpakke, der skal realisere EU's klimamål for 2030 på mindst 55 pct. drivhusgasemissionsreduktioner set i forhold til 1990-niveauet. Ud over forslaget til AFI-forordning har Europa-Kommissionen fremsat yderligere 12 forslag som del af Fit for



55-pakken, der skal bidrage til at nå reduktionsmålene i 2030 og gøre samtlige sektorer i EU's økonomi klimaneutrale i 2050.

Europa-Kommissionen vurderer, at mobiliteten, som et velfungerende transportsystem understøtter, er afgørende for alle, der bor i Europa samt for den europæiske økonomi som helhed.

I forhold til det indre marked medfører mobilitet gevinster for den europæiske befolkning og for private virksomheder. Da transportsektoren i Europa fortsat er afhængig af fossile brændstoffer, og udviklingen af markedet for alternative drivmidler samtidig varierer betydeligt på tværs af transportformer medfører det udfordringer for den grønne omstilling af transportsystemet, hvilket resulterer i en øget indvirkning på klimaet og miljøet fra sektoren, herunder i form af drivhusgasemissioner og lokal luftforurening, der påvirker de europæiske borgeres sundhed og trivsel. Det er derfor et prioriteret mål at gøre alle transportformer i EU mere bæredygtige ved at øge anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer, fly og skibe samt øge brugen af vedvarende og fossilreducerede brændstoffer i alle transportformer. Den øgede udbredelse og anvendelse af vedvarende brændstoffer kan imidlertid ikke stå alene, men skal gå hånd i hånd med oprettelsen af et omfattende netværk af lade- og optankningsinfrastruktur.

For at bidrage til indfrielsen af den styrkede europæiske klimaambition for 2030 samt EU's mål om klimaneutralitet senest i 2050 har Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer således til formål at sikre tilgængeligheden og anvendeligheden af et tæt netværk af infrastruktur til alternative drivmidler i hele EU, herunder også i de mest afsidesliggende områder i unionen. Det er med forslaget ambitionen, at alle brugere af transportformer, der anvender alternative drivmidler (køretøjer, skibe og fly), let skal kunne bevæge sig i hele EU via nøgleinfrastruktur såsom motorveje, havne og lufthavne.

Ud over vejtransport berører forslaget søfart og elektricitetsforsyning til fly på standpladser i lufthavne og skal derfor ses i sammenhæng med andre forslag i Fit-for-55-pakken, der styrker luft- og søfartens bidrag til CO₂-reduktion, herunder FuelEU Maritime og RefuelEU Aviation.

Forslaget til forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer er fremsat med hjemmel i artikel 90 og 91, stk.1, litra d) og artikel 170-171 i traktaten om Den Europæiske Unions



funktionsmåde (TEUF) og behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure jf. traktatens artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

3. Formål og indhold

Forslaget til forordning skal konkret bidrage til at opfylde EU's klimamål ved at sikre etableringen af en minimumsinfrastruktur for alternative drivmidler og derved understøtte en øget anvendelse af transportformer, der er drevet af alternative drivmidler. Herudover skal forslaget til forordning sikre fuld teknisk interoperabilitet til drivmiddelinfrastrukturen og sikre tilstrækkelig brugerinformation og passende betalingsmuligheder.

Bindende mål for elektrisk ladeinfrastruktur til lette køretøjer

Forslaget til forordning medfører, at medlemsstaterne skal sikre, at der etableres offentligt tilgængelige ladestationer til lette køretøjer, baseret på antallet af lette elektriske køretøjer, der er indregistreret i medlemsstaten. På medlemsstatens område skal offentligt tilgængelige ladestationer til lette køretøjer levere tilstrækkelig effekt til disse køretøjer. Med henblik herpå skal medlemsstaterne sørge for, at følgende effektmål kumulativt ved udgangen af hvert år, startende fra det år, hvor forslaget til forordning træder i kraft, er opfyldt:

- a) For hvert batterielektrisk køretøj (BEV) indregistreret i medlemsstaten, skal der tilvejebringes en samlet effekt på mindst 1 kW gennem offentligt tilgængelige ladestationer.
- b) For hver plug-in hybrid (PHEV), der er indregistreret i medlemsstaten, skal der tilvejebringes en samlet effekt på mindst 0,66 kW gennem offentligt tilgængelige ladestationer.

Medlemsstaterne skal endvidere sikre en minimumsdækning af offentligt tilgængelige ladestander dedikeret til lette køretøjer langs det transeuropæiske transportnet; TEN-T-netværket

- a) Langs TEN-T-hovedvejnettet skal offentligt tilgængelige ladestationer dedikeret til lette køretøjer opfylde følgende krav i hver kørselsretning med en maksimal afstand på 60 km imellem dem: 1) inden den 31. december 2025 skal hver ladestation tilbyde en samlet effekt på mindst 300 kW og omfatte mindst en ladestander med en individuel effekt på mindst 150 kW. 2) Inden den 31. december 2030 skal hver



ladestation tilbyde en samlet effekt på mindst 600 kW og omfatte mindst to ladestandere med en individuel effekt på mindst 150 kW.

- b) Langs det samlede TEN-T-vejnet, som defineret i artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU, skal offentligt tilgængelige ladestandere dedikeret til lette køretøjer opfylde følgende krav i hver kørselsretning med en maksimal afstand på 60 km imellem dem:
- a. inden den 31. december 2030 skal hver ladestation tilbyde en samlet effekt på mindst 300 kW og omfatte mindst én ladestander med en individuel effekt på mindst 150 kW
 - b. Inden den 31. december 2035 skal hver ladestation tilbyde en samlet effekt på mindst 600 kW og omfatte mindst to ladestandere med en individuel effekt på mindst 150 kW.

Endeligt skal tilgrænsende lande sørge for, at de beskrevne maksimale afstande i hver kørselsretning mellem offentligt tilgængelige ladestationer dedikeret til lette køretøjer på TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-netværk, ikke overskrides i grænseregioner. Det vurderes, at Danmark således skal være særligt opmærksom på, at afstandskravene overholdes mod Tyskland i syd og mod Sverige i øst.

Bindende mål for elektrisk ladeinfrastruktur til tunge køretøjer

Medlemsstaterne skal sikre en minimumsdækning af offentligt tilgængelige ladestandere dedikeret til tunge køretøjer på deres område. Med henblik herpå sikrer medlemsstaterne, at:

- a) Offentligt tilgængelige ladestationer langs TEN-T-hovednetværket dedikeret til tunge køretøjer opfylder følgende krav i hver kørselsretning med en maksimal afstand på 60 km imellem dem: 1) inden den 31. december 2025 skal hver ladestation tilbyde en effekt på mindst 1400 kW og omfatte mindst én ladestander med en individuel effekt på mindst 350 kW. 2) Inden den 31. december 2030 skal hver ladestation tilbyde en effekt på mindst 3500 kW og omfatte mindst to ladestandere med en individuel effekt på mindst 350 kW.



- b) Langs det samlede TEN-T-netværk skal offentligt tilgængelige ladestationer dedikeret til tunge køretøjer opfylde følgende krav i hver kørselsretning med en maksimal afstand på 100 km imellem dem: 1) inden den 31. december 2030 skal hver ladestation tilbyde en effekt på mindst 1400 kW og omfatte mindst en ladestation med en individuel effekt på mindst 350 kW. 2) Inden den 1. december 2035 skal hver ladestation tilbyde en effekt på mindst 3500 kW og omfatte mindst to ladestationer med en individuel effekt på mindst 350 kW.

Europa-Kommissionen foreslår endvidere, at det inden den 31. december 2030 sikres, at der i hvert sikkert¹⁰ parkeringsområde installeres mindst én ladestander dedikeret til tunge køretøjer med en effekt på mindst 100 kW.

Det fremgår desuden af forslaget, at der inden den 31. december 2025, i hvert byknudepunkt¹¹ skal etableres offentligt tilgængelige ladestander dedikeret til tunge køretøjer, der leverer en samlet effekt på mindst 600 kW via ladestander med en individuel effekt på mindst 150 kW. Derudover skal der senest den 31. december 2030 i hvert byknudepunkt, etableres offentligt tilgængelige ladestander dedikeret til tunge køretøjer, der leverer en samlet effekt på mindst 1200 kW gennem ladestander med en individuel effekt på mindst 150 kW.

Yderligere krav til ladeinfrastrukturen

Ladeinfrastrukturen skal overholde en række internationale standarder. Herunder skal ladestanderne eksempelvis være forsynet med standardiserede stik. Yderligere skal de være udstyret med intelligente målere og muliggøre intelligent opladning, således, at de elektriske køretøjer kan indgå aktivt i elmarkedet og eksempelvis bidrage til balancering af elnettet.

¹⁰ Defineres ifølge Europa-Kommissionen som et lastbilverkørselsområde, som er udstyret med sikkerhedsforanstaltninger (belysning) samt toiletter m.v.

¹¹ Ifølge forslaget til forordningen defineres et byknudepunkt som: et byområde, hvor transportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet, som f.eks. havne, herunder passagerterminaler, lufthavne, baneanlæg, logistiske platforme og godsterminaler i og omkring et byområde, er forbundet med andre dele af denne infrastruktur og med infrastrukturen for regional og lokal trafik.



Operatører af offentligt tilgængelige ladestandere med en udgangseffekt på under 50 kW, der er etableret fra den dato forordningen træder i kraft, skal acceptere elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes af betalingstjenester, herunder mindst via kortlæsere, betaling med enheder med en kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort eller enheder, der anvender en internetforbindelse som fx en QR-kode. For offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur med en udgangseffekt på mindst 50 kW og derover skal operatørerne tilbydemulighed for betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes af betalingstjenester, herunder mindst via en kortlæser eller betaling med enheder med en kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort. Forbrugere skal frit kunne oplade deres elektriske køretøjer på ad hoc-basis via udbredte betalingsløsninger og de priser, som ladeoperatørerne opkræver ved offentligt tilgængelige ladestandere, skal være rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikke-diskriminerende. Priserne for opladning af elektriske køretøjer skal endvidere tydeligt vises, så prisen på ad hoc-opladning er kendt for slutbrugeren, inden denne påbegynder opladningen af et elektrisk køretøj. Det påhviler også medlemsstaterne at iværksætte de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at passende skiltning opsættes på parkerings- og rastepladser på TEN-T-vejnettet, for at gøre det let at identificere den nøjagtige placering af infrastrukturen for de alternative drivmidler.

Bindende mål for brintforsyning til vejtransport

For så vidt angår infrastruktur til transmission af brint skal medlemsstaterne sikre, at der på deres område senest den 31. december 2030 er etableret et minimum antal af offentligt tilgængelige brint-tankstationer. Med henblik herpå skal medlemsstaterne sikre, at der etableres offentligt tilgængelige brinttankstationer med en minimumskapacitet på 2 t/dag, som er udstyret med mindst en 700-bar dispenser med en maksimal afstand på 150 km imellem dem langs TEN-T-hovedvejnettet og det samlede TEN-T-vejnet. Flydende brint skal også gøres tilgængeligt på offentligt tilgængelige brinttankstationer med en maksimal afstand på 450 km imellem dem.

Endeligt skal det sikres, at der senest den 31. december 2030 er mindst én offentligt tilgængelig brinttankstation i hvert byknudepunkt. Der skal i den forbindelse gennemføres en analyse af de bedste placeringer for sådanne tankstationer, der især skal belyse, hvordan sådanne tankstationer etableres i multimodale knudepunkter, hvor også andre transportformer kan blive serviceret.



Operatører eller ejere af offentligt tilgængelige brinttankstationer skal sikre, at brintstationerne er designet til at betjene både lette og tunge køretøjer. I godsterminaler skal operatører eller ejere af disse offentligt tilgængelige brinttankstationer sikre, at stationerne også udbyder flydende brint.

Yderligere krav til brintinfrastrukturen

Europa-Kommissionens forslag til forordningen fastsætter yderligere minimumskrav til brintinfrastrukturen vedrørende betalingsmuligheder, prisgennemsigtighed og kontraktmæssige valg for betaling. Eksempelvis skal alle operatører af offentligt tilgængelige brinttankstationer give slutbrugerne mulighed for at tanke på ad hoc-basis ved hjælp af en betalingsløsning, der er udbredt i Unionen.

Krav til LNG-infrastrukturen til vejtransport

For LNG skal medlemsstaterne inden den 1. januar 2025 sikre, at der er etableret et passende antal offentligt tilgængelige LNG-tankstationer, i det mindste langs TEN-T-hovedvejnettet, for at gøre det muligt for tunge LNG-motorkøretøjer at køre i hele Unionen. LNG-tankstationerne skal dog ikke etableres, såfremt omkostningerne er uforholdsmæssige i forhold til fordelene, herunder de afledte klima- og miljøfordele.

Mål for elektricitetsforsyning fra land til skibe i havne

Medlemsstaterne skal sikre, at der tilvejebringes et minimum af elektricitetsforsyning fra land til container- og passagerskibe i havne. Med henblik herpå, skal medlemsstaterne inden den 1. januar 2030 foretage de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at havnene, der er omfattet af TEN-T-nettet med containerskibe over 5.000 bruttoton og hvis gennemsnitlige årlige antal havneanløb, de sidste tre år, er over 50, har tilstrækkelig adgang til landstrøm til at imødekomme mindst 90 pct. af efterspørgslen.

Ligeledes skal det sikres, at TEN-T-havne med ro-ro-passagerskibe (fx skibe med biler og tog) og højhastighedspassagerfartøjer over 5.000 bruttoton og hvis gennemsnitlige årlige antal havneanløb, de sidste tre år, er over 40, har tilstrækkelig adgang til landstrøm til at opfylde mindst 90 pct. af de skibe, der anløber havnen.



Endelig skal det sikres, at TEN-T-havne, hvis gennemsnitlige årlige antal havneanløb er over 25 de seneste tre år med andre passagerskibe end ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer over 5.000 bruttoton har tilstrækkelig landstrøm til at imødekomme mindst 90 pct. af de ankomne skibe.

Mål for elektricitetsforsyning fra land til fartøjer til transport ad indre vandveje

Medlemsstaterne skal sikre, at mindst ét anlæg, der leverer landstrøm til fartøjer til transport ad indre vandveje, er installeret i alle TEN-T-hovedhavne, for indre vandveje, inden den 1. januar 2025, mens det skal sikres, at mindst ét anlæg, der leverer landstrøm til fartøjer til transport ad indre vandveje, er implementeret i alle TEN-T-havne inden 1. januar 2030.

Danmark har ingen TEN-T-havne for indre vandveje.

Mål for LNG-forsyning i havne

For LNG-forsyningen i havne skal medlemsstaterne sørge for, at der er etableret et passende antal tankstationer til transmission af LNG i TEN-T-hovedhavne, så skibe kan cirkulere på hele TEN-T-hovednettet inden den 1. januar 2025. Medlemsstaterne skal i deres nationale politikrammer, under hensyntagen til de faktiske markedsbehov og udviklinger, udpege de TEN-T-hovedhavne, der skal give adgang til optankning af LNG.

Mål for elektricitetsforsyning til fly

Forslaget indeholder bestemmelser om elektricitetsforsyning til fly, mens de opholder sig på standpladserne i lufthavne. Medlemsstaterne skal inden den 1. januar 2025 sikre, at lufthavnsdriftsorganer i alle TEN-T-lufthavne sørger for, at levering af elektricitet til luftfartøjer er tilgængelig ved alle gates, der anvendes til kommerciel lufttransport. Inden den 1. januar 2030 skal der desuden være elektricitetsforsyning tilgængelig ved øvrige standpladser, der anvendes til kommerciel lufttransport.

Senest den 1. januar 2030 skal medlemsstaterne iværksætte de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at den leverede elektricitet kommer fra elnettet eller produceres på stedet som vedvarende energi.



Nationale politikrammer

Forslaget til forordningen omformulerer bestemmelserne i AFI-direktivet for medlemsstaternes nationale politikrammer. Det foreslås i forslaget, at medlemsstaterne senest den 1. januar 2024 skal udarbejde et udkast til en national politikramme, der skal indberettes til Europa-Kommissionen. Politikrammen skal beskrive udviklingen i markedet for alternative drivmidler i transportsektoren og implementeringen af den relevante infrastruktur for de enkelte transportformer. Heri skal bl.a. også indgå en beskrivelse af lovgivningsmæssige og andre politiske tiltag, der er nødvendige for at sikre gennemførelsen af forordningen, ligesom der skal redegøres for nationale måltal og målsætninger for opfyldelse af de bindende mål, der er fastsat i medfør af den foreslåede forordning. Endvidere skal budgetter for implementeringsstøtte og foranstaltninger, til at sikre, at offentligt tilgængelig lade- og tankinfrastruktur er tilgængelige for ældre personer, bevægelseshæmmede og handicappede, beskrives. Medlemsstaterne skal sikre, at de nationale politiske rammer tager hensyn til de regionale og lokale myndigheders interesser, især når det drejer sig om lade- og tankningsinfrastruktur til offentlig transport.

Europa-Kommissionen skal evaluere den nationale politikramme og kan fremsætte henstillinger til en medlemsstat senest seks måneder efter forelæggelsen af udkastet til den nationale politikramme. Disse henstillinger kan især vedrøre ambitionsniveauet for udrulningen af infrastruktur for alternative drivmidler. Senest den 1. januar 2025 skal medlemsstaterne oversende den endelige nationale politiske ramme til Europa-Kommissionen.

Afrapportering, gennemgang af nationale politikrammer og fremskridtssporing

Hver medlemsstat skal forelægge Europa-Kommissionen en statusrapport om implementeringen af den nationale politikramme første gang inden den 1. januar 2027 og derefter hvert andet år. Statusrapporterne skal dække de oplysninger, der er anført i forslaget til forordningens bilag I, og skal, hvor det er relevant, indeholde en begrundelse for bl.a. niveauet for opnåelse af de nationale mål. En tilsynsmyndighed i medlemsstaten skal senest den 30. juni 2024 og derefter hvert tredje år vurdere, hvordan udrulning og drift af ladepunkter kan gøre det muligt for elektriske køretøjer at bidrage yderligere til fleksibiliteten i energisystemet, herunder bidrage til balancering af markedet og til yderligere anvendelse af vedvarende elektricitet. Denne vurdering skal tage hensyn til alle typer af ladepunkter, herunder både offentlige og private. På



grundlag af resultaterne af vurderingen, skal medlemsstaterne iværksætte de nødvendige foranstaltninger for etableringen af yderligere ladepunkter og medtage disse i statusrapporterne.

Det foreslås i forslaget til forordningen, at Europa-Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage regler vedrørende indholdet, strukturen og formatet for de nationale politiske rammer og indholdet af de nationale statusrapporter, der skal forelægges Kommissionen.

Senest den 1. januar 2026 vurderer Europa-Kommissionen de nationale politiske rammer, som medlemsstaterne har meddelt og forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om vurderingen af disse og deres sammenhæng på EU-plan, herunder en første vurdering af den forventet opnåelse af de nationale mål og bindende mål i forordningen.

Europa-Kommissionen vurderer de fremskridtsrapporter, som medlemsstaterne har forelagt og kan komme med anbefalinger til medlemsstaterne for at sikre opfyldelsen af målene og forpligtelserne i forordningen. Efter disse henstillinger skal medlemsstaterne inden for seks måneder sende en opdatering af statusrapporten. Europa-Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om Europa-Kommissionens vurdering af statusrapporterne et år efter medlemsstaternes forelæggelse af de nationale statusrapporter. Denne rapport skal indeholde en vurdering af de fremskridt, der er gjort på medlemsstatsniveau med hensyn til at nå målene og en vurdering af sammenhængen mellem udviklingen på EU-niveau.

Senest den 28. februar året efter forslaget til forordningens ikrafttrædelse, og derefter hvert år på samme dato, skal medlemsstaterne oplyse Europa-Kommissionen om den samlede ladeeffekt, antallet af offentligt tilgængelige ladepunkter og antallet af indregistrerede elektriske køretøjer den 31. december det foregående år, herunder både for batteri-elektriske køretøjer (BEV) og plug in-hybridbiler (PHEV).

Hvis det fremgår af rapporten, at en medlemsstat risikerer ikke at nå sine nationale mål, kan Europa-Kommissionen afgive en betænkning herom og anmode den pågældende medlemsstat om at træffe korrigerende foranstaltninger for at nå de nationale mål. Inden for tre måneder efter modtagelsen af Europa-Kommissionens betænkning skal Europa-Kommissionen underrettes om de korrigerende foranstaltninger, der planlægges gennemført for at nå må-



lene. De korrigerende foranstaltninger skal omfatte yderligere tiltag, som medlemsstaten gennemfører for at nå målene og en klar tidsplan for tiltag, der muliggør en vurdering af de årlige fremskridt hen imod at nå disse mål. Finder Europa-Kommissionen, at de korrigerende foranstaltninger er tilfredsstillende, opdaterer medlemsstaten sin seneste statusrapport med disse korrigerende foranstaltninger og forelægger den for Europa-Kommissionen.

Brugerinformation

Forslaget til forordning viderefører AFI-direktivets brugerinformationskrav og fastslår, at det påhviler medlemsstaterne at sikre, at relevant, sammenhængende og klar information, for så vidt angår de motorkøretøjer, der regelmæssigt kan tankes med de enkelte brændstoffer, der bringes i omsætning eller genoplades ved ladestandere, gøres tilgængelig. Sådant information skal gøres tilgængelig i motorkøretøjsmanualer, på tankstationer og ved ladestandere, i motorkøretøjer og hos motorkøretøjsforhandlere på medlemsstaternes område.

Forslaget til forordning viderefører også AFI-direktivets brugerinformationsbestemmelser om krav om mærkning med et eller flere symboler, der angiver infrastrukturkompatibilitet (standarder) samt identifikation af, hvilke typer brændstof, der kan tankes på offentligt tilgængelige tankstationer, ligesom forslaget til forordning også viderefører AFI-direktivets brugerinformationsbestemmelser om prissammenligningsskilte for fossile brændstoffer og alternative drivmidler per 100 km.

Databestemmelser

Europa-Kommissionen foreslår i sit forslag til forordning, at medlemsstaterne senest et år efter forordningens ikrafttrædelse skal udpege en myndighed, der skal udstede og administrere unikke identifikationskoder ('ID'), der skal bruges til at identificere operatører af ladepunkter og mobilitetstjenesteudbydere. Operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og ejere af tankstationer skal sikre tilgængeligheden af statisk og dynamisk data vedrørende den infrastruktur til alternative drivmidler, der drives af dem. Operatørerne og ejerne skal give adgang til disse data, gennem et nationalt datapunkt, uden omkostninger. Eksempelvis skal data om geografisk placering, antal stik, antal parkeringspladser for handicappede, identifikationskoder, strømtype og ad hoc-pris gøres tilgængelig.



Medlemsstaterne skal sikre, at tilgængeligheden af data sker på et åbent og ikke-diskriminerende grundlag for alle interessenter gennem et nationalt adgangspunkt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer. Det foreslås endvidere, at Europa-Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter for bl.a. at kunne specificere elementer relateret til dataformat, hyppighed og kvaliteten af data og hvor data skal gøres tilgængelige.

Tekniske specifikationer

Det foreslås, at forordningen fastsætter tekniske specifikationer for normale- og højeffektlastestandere, brinttankstationer, CNG-tankstationer, LNG-tankstationer og strømforsyning fra land til skibe. Europa-Kommissionen kan anmode europæiske standardiseringsorganisationer om at udarbejde europæiske standarder, der definerer tekniske standarder for de områder, der er nævnt i forslaget til forordnings bilag II, for hvilke der ikke allerede er vedtaget fælles tekniske specifikationer af Kommissionen. Europa-Kommissionen tillægges desuden beføjelser til at vedtage delegerede retsakter for at supplere gældende tekniske specifikationer med nye fælles tekniske specifikationer med henblik på at muliggøre fuld teknisk interoperabilitet for opladnings- og tankningsinfrastrukturen med hensyn til fysisk forbindelse og kommunikationsudveksling.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Foreligger ikke.

5. Nærhedsprincippet

Europa-Kommissionen har vurderet, at nærhedsprincippet er overholdt. I vurderingen heraf henviser Europa-Kommissionen bl.a. til, at klimaforandringerne er et grænseoverskridende problem. Endvidere påpeger Europa-Kommissionen under henvisning til evalueringen af det gældende AFI-direktiv, at handling i EU har skabt merværdi i form af effektivitet, efficiens og synergier på drivmiddelinfrastrukturområdet. Europa-Kommissionen har vurderet, at det uden handling på EU-niveau ikke vil være sandsynligt, at et sammenhængende og komplet netværk af en fuldt interoperabelt infrastruktur for alternative brændstoffer vil udvikle sig i alle medlemsstater og dermed sikre, at det er muligt at rejse på tværs af Unionen i køretøjer, der anvender alternative brændstoffer.



For at indfri EU's opjusterede klimamål for 2030 og sikre optagelsen af flere køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, kræves der således, ifølge Europa-Kommissionen, koordination og fortsat handling på EU-niveau, som vil øge chancen for, at der sker en nødvendig og omkostningseffektiv indfrielse af klimamålsætningerne.

Evalueringen af AFI-direktivet (2014/94/EU) har vist, at udviklingen af en fælles EU-ramme til en vis grad har bidraget til at undgå fragmentering og at en sådan ramme har støttet udviklingen af nationale politikker til udvikling af infrastruktur for alternative brændstoffer i alle medlemsstater samt understøttet mere lige vilkår inden for branchen. Ved at tilskynde interoperabilitet, relevante tekniske standarder og fastsætte mål for udrulningen af infrastrukturen har handling på EU-niveau givet omkostningsbesparelser og bedre værdi for pengene ved stordriftsfordele, undgå dobbeltarbejde og unødigt ressourceforbrug samt tilvejebringe investeringsfinansiering til infrastruktur. Direktivets gennemførelse og dets understøttende aktivitet har gjort det lettere at samarbejde og informationsudveksle om alternative brændstoffer mellem den relevante industri og offentlige aktører. Uden direktivet ville et sådant samarbejde formentlig ikke eksistere.

Regeringen finder, at klimaforandringerne er et tværnationalt og grænseoverskridende problem og anser det for nødvendigt, at der handles på fællesskabsniveau på området for infrastruktur til alternative brændstoffer, da de enkelte medlemsstater ikke har de fornødne retlige instrumenter til at kunne opnå paneuropæisk koordinering med hensyn til opbygning og fastsættelse af harmoniserede tekniske specifikationer for infrastrukturen. Det er derfor regeringens vurdering, at regulering på EU-niveau har fordele frem for selvstændig regulering i de enkelte medlemslande og kan skabe europæisk merværdi. Regeringen kan tilslutte sig Europa-Kommissionens vurdering og er på det foreliggende grundlag af den opfattelse, at nærhedsprincippet er overholdt.

6. Gældende dansk ret

AFI-direktivet er implementeret i national ret ved bekendtgørelse nr. 259 af 5. april 2018 om brugerinformation hos motorkøretøjsforhandlere om alternative brændstoffer, bekendtgørelse nr. 473 af 8. maj 2018 om ændring af bekendtgørelse om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer, bekendtgørelse nr. 731 af 12. juni 2017 om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr samt lov nr. 1537 af 19.



december 2017 (med senere ændringer) om infrastruktur for alternative drivmidler. Lov om infrastruktur for alternative drivmidler har følgende tilknyttede bekendtgørelser; bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018 (med senere ændringer) om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer samt bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

I det omfang, at den gældende lovgivning måtte vise sig utilstrækkelig til at opfylde forslagets krav om, at der skal etableres nationale politiske rammer for udviklingen af markedet for alternative drivmidler, kan der blive behov for ny lovgivning.

Det er regeringens vurdering, at en gennemførelse af forordningen vil kunne betinge ændringer i den eksisterende lovgivning. AFI-direktivet er i dag gennemført i dansk ret ved bl.a. AFI-loven og en række bekendtgørelser udstedt i medfør heraf. En forordning er imidlertid direkte gældende i medlemsstaten og forudsætter ikke implementering i national lovgivning. Hvis forslaget til forordning regulerer nogle af de samme elementer, som i dag indgår i AFI-loven og bekendtgørelser udstedt i medfør deraf, kan der som følge heraf være behov for ændringer i den gældende lovgivning.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Implementeringen af forslaget kan have statsfinansielle konsekvenser i forbindelse med de krav, som Danmark ikke opfylder, såfremt markedet ikke selv kan drive udviklingen.

Da forslaget fastsætter krav frem til 2035, herunder for udrulning af teknologier med begrænset anvendelse i Danmark, og endelige krav endnu ikke er fastlagt, er vurderingen af de statsfinansielle konsekvenser behæftet med stor usikkerhed.

Effektkrav for ladepuljer til lette køretøjer

I 2030 forventes der at være 819.000 el- og plugin hybrid person- og varebiler på vejen i Danmark, *jf. Klimastatus og- fremskrivning 2021*. Med afsæt i forordningens krav svarer det til et kapacitetskrav



på 760.000 kW, som vurderes at kunne dækkes med allerede implementerede tiltag, den generelle markedsudvikling samt tilpasning af koncessionsaftaler for ladeinfrastruktur langs statsvejene.

Det er mere usikkert, om Danmark *efter 2030* vil leve op til kravet alene med markedsinvesteringer, da der er større usikkerhed om bilbestanden herefter

Transportministeriet skønner, at en opfyldelse af effektkravet vil kræve samlede investeringer på mellem 3,3-6,2 mia. kr. frem til 2035. Transportministeriet forventer, at markedet vil stå for størstedelen af investeringsbehovet. Et eventuelt statsligt finansieringsbehov vil muligvis kunne dækkes med de allerede afsatte puljemidler uden yderligere tilskud.

Brintinfrastruktur til tunge og lette køretøjer og flydende brintinfrastruktur til tunge køretøjer

Med forordningen stilles krav om udrulning af brintinfrastruktur til tankning af både tunge og lette køretøjer. Det krav betyder, at der i Danmark vil skulle opstilles 12 brinttankstationer og en tankstation til flydende brint inden 2030. Transportministeriet skønner, at det vil kræve en samlet investering på ca. 600 mio. kr. frem mod 2030. Eftersom brintdrevne tunge køretøjer fortsat er på forsøgsstadiet, er teknologiens anvendelse i Danmark behæftet med usikkerhed, og det er derfor usikkert, om kravet af sig selv vil blive opfyldt af markedet.

El-infrastruktur til tunge køretøjer

Transportministeriet vurderer, at forordningen i sin nuværende form og med eksisterende teknologi m.v. vil kræve en samlet anlægsinvestering på godt 680 mio. kr. frem mod 2035. Eftersom el-drevne tunge køretøjer fortsat er på forsøgsstadiet, er teknologiens anvendelse i Danmark behæftet med usikkerhed, og det er derfor usikkert, om kravet af sig selv vil blive opfyldt af markedet.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Implementeringen af forslaget kan have samfundsøkonomiske konsekvenser i forbindelse med de krav, som Danmark ikke alternativt havde opfyldt ved at fortsætte som hidtil, under hensyntagen til forbedret teknologi, øvrig udvikling på området samt eventuelt vedtagne tiltag.



Da forslaget fastsætter krav frem til 2035, herunder for udrulning af teknologier med begrænset anvendelse i Danmark, og endelige krav endnu ikke er fastlagt, er vurderingen af krav behæftet med stor usikkerhed.

For de enkelte områder i forslaget, såsom ladeinfrastruktur, brintinfrastruktur, landstrømsanlæg og LNG-stationer, vil de samfundsøkonomiske konsekvenser således være bestemt af den givne markedsudvikling uden implementering af direktivet. Der forventes derved ikke nogen særlige positive eller negative samfundsøkonomiske konsekvenser forbundet med etablering af ladeinfrastruktur til lette køretøjer, mens der i større grad må forventes samfundsøkonomisk konsekvenser ved en række af de andre krav, såsom brintinfrastruktur for flydende brint hvor markedet fortsat er på forsøgsbasis. De primære effekter for disse øvrige markeder vil være øgede omkostninger til anlæg, samt gevinster for særligt miljø og klima.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Der kan være udfordringer ved at opfylde kravet om, at medlemslandene sikrer, at de priser, der opkræves ved de offentligt tilgængelige ladestandere, er rimelige og ikke omfatter ekstragebyrer for opladning af elektriske køretøjer for brugere, der ikke har indgået kontrakt med den pågældende landstanders operatør. Mulighederne for at opfylde kravet vil bl.a. være afhængig af, om aktiviteten eller dele af den vil blive opfattet som en aktivitet som staten kan regulere, som for eksempel elforsyningsaktivitet, eller som en kommerciel aktivitet på fuldt markedsmæssige vilkår, som staten ikke umiddelbart, inden for de konkurrenceretlige regler, kan regulere.

Forslaget til forordningens krav om betalingsmuligheder, prisgennemsigtighed og forbrugeroplysninger, ikkediskriminerende praksis og intelligent opladning forventes at medføre erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget til forordningens krav til oprettelse af et nationalt dataregister og indsamling af både statisk og dynamisk data forventes endvidere at medføre ikke uvæsentlige administrative omkostninger for både det offentlige og for de virksomheder, der omfattes af kravet om at stille data tilgængelig.

Elektricitetsforsyning i lufthavne og havne



Forordningen stiller krav om, at der skal være elektricitetsforsyning ved alle standpladser i TEN-T lufthavne inden 2030. I Danmark vil København, Billund, Aalborg og Bornholms Lufthavn være omfattet af kravet. Kravet vurderes, at medføre erhvervsomkostninger for samlet 28,5 mio. kr. frem mod 2030, heraf omkring 1 mio. kr. til ombygning af standpladser i Bornholms Lufthavn, som er statsejet.

På samme måde stiller forordningsforslaget krav om et tilstrækkeligt antal landstrømanlæg i havne, så container- og passagerskibe over 5.000 bruttoton kan imødekomme de brændstoffordningsforpligtelser, der stilles i *FuelEU Maritime* forordningsforslaget inden 2030. Det vurderes, at 14 danske havne på baggrund af antallet af anløb i årene 2017- 2019 vil være forpligtet til at levere landstøm til skibe i 2030 som følge af forordningsforslaget. I tre af disse havne (København, Aalborg og Aarhus) vil der være krav om landstrøm til flere forskellige typer skibe. Det er ikke muligt at estimere omkostningerne til anlæg af landstrømanlæg i havnene.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Forslaget har været i høring i Specialudvalget for Transport fra den 14. juli 2021 til den 18. august 2021.

Det er modtaget høringssvar fra Brintbranchen, De Danske Bilimportører, Dansk Elbil Alliance, Dansk Erhverv, Danske Havne, Dansk Industri, Danske Maritime, Danske Rederier, Drivkraft Danmark, DTL, FDM, ITD, KL, Rådet for Grøn Omstilling og Wind Denmark.

Brintbranchen hilser revisionsforslaget velkomment, men påpeger manglede konsistens mellem AFI-revisionsforslaget og andre dele af 'Fit for 55'-pakken. Brintbranchen anser AFI-direktivet for en vigtig del af dekarboniseringen af transportsektoren, men vurderer, at den praktiske implementering af det nuværende AFI-direktiv har været utilstrækkelig. Brintbranchen anser det derfor for positivt, at direktivet med forslaget bliver til en forordning med bindende mål, herunder at der introduceres tekniske krav, så der sikres konsistens på tværs af EU-landene.

Brintbranchen bemærker, at de bindende mål i forordningen ikke er ambitiøse nok, da disse i det meste fokuserer på vejtransport i



TEN-T "core" og "comprehensive" netværk, mens resten af infrastrukturen skal udvikles efter medlemslandenes egne fastsatte mål. Endvidere understreger Brintbranchen, at det eneste klare mål for brintinfrastruktur dækker vejtransport. Organisationen mener, at det er positivt, at brint nu bliver en obligatorisk del af AFI-forordningen, i modsat til den tidligere version af AFI-direktivet. Brintbranchen undrer sig over, at der er et mål for LNG-infrastruktur i havne (dog relativt uspecifikt), mens målene for brintinfrastruktur udover til vejtransport er op til medlemslandene af fastsætte i de nationale politikrammer National Policy Frameworks (NPF).

Brintbranchen påpeger, at brint er anerkendt i resten af 'Fit for 55'-revisionerne som en kritisk del af EUs 2030-mål for både tung vejtransport, sø- og luftfart samt industri. Brintbranchen mener derfor, at der bør være specifikke mål til brintinfrastruktur især i havne, hvor brintskibe vil kræve separate optankningsløsninger. Som organisationen også har udtrykt i organisationens hørings svar til ReFuelEU, mener Brintbranchen også, at der mangler mål til rent brintforbrug efter 2035 i luftfarten (udover mere komplekse brintbaserede brændsler), hvilket også betyder, at der er brug for dedikerede brinttankinfrastruktur ved lufthavnene.

Endelig er Brintbranchen uforstående over for argumentationen om fossile brændsleres rolle, især LNG, i den foreslåede forordning. Brintbranchen mener, at nye investeringer i fossil infrastruktur indtil 2025 ikke kan have en samfundsøkonomisk fordel, når man medregner miljøpåvirkning, nuværende investeringer i LNG-køretøjer samt infrastruktur samt sammenligner med mulige alternativer (dvs. udvikling af optankningsinfrastruktur med nul-emissionsenergi). Brintbranchen er bekymret for, at forslaget vil medføre, at nye tvungne investeringer i fossil infrastruktur vil resultere i en vis lock-in effekt. Brintbranchen er uenige i, at den gradvise udfasning af LNG- og andre fossile køretøjer skal skubbes til 2025 og mener, at udfasningen skal starte øjeblikkeligt. Brintbranchen foreslår i forlængelse deraf, at fossil infrastruktur ikke længere bør være en del af AFI-forordningen.

De Danske Bilimportører bemærker med tilfredshed, at Kommissionen med det foreliggende forslag flytter EU-reguleringen på området fra direktiv til forordning, som bilindustrien har opfordret til, hvilket bidrager til at sikre en mere ensartet implementering og udrulning af infrastruktur i hele EU. Derudover henviser De Danske Bilimportører til positionspapir udarbejdet af ACEA "*ACEA Position Paper Review of the Alternative Fuels Infrastructure Direc-*



tive”, fælles brev af 1. juli 2021 fra ACEA og en række erhvervsorganisationer til Europa-Kommissionen samt fremsendte hørings svar i forbindelse med andre høringer.

Dansk Elbil Alliance påpeger, at det væsentligste for en elbilist er let adgang til et stort og dækkende ladenetværk, som er nemt at tilgå, hvor der ikke er kø, og hvor det er nemt at betale på en ensartet måde. Derfor bifalder Dansk Elbil Alliance som udgangspunkt, at EU med AFI-forordningen ønsker at skubbe på og sikre en hurtigere og mere veludbygget ladeinfrastruktur i hele Europa, bedre interoperabilitet og mere gennemsigtighed til gunst for både kunderne og den grønne omstilling af transporten.

Dansk Elbil Alliance bemærker, at forordningens definition af offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler *‘publicly accessible’ alternative fuels infrastructure*, kan tolkes som, at alle eksisterende og fremtidige ladestationer i EU, hvad enten de er beliggende på offentlig eller privat grund, vil blive betragtet som offentligt tilgængelige ladepunkter og som sådan skal overholde de nye foreslåede krav, der er beskrevet i AFIR -forslaget. Dette er en væsentlig udvidelse af det nuværende AFI-direktivs definition af offentlig tilgængelighed. Definitionen opfattes som retroaktiv, idet den omdefinerer ladeinfrastruktur, der allerede eksisterer (dvs. eksisterende aktiver, herunder destinationsladere). Endvidere påpeger Dansk Elbil Alliance, at forordningens præambel 17 yderligere vanskeliggør fortolkningen af definitionen af offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler.

Dansk Elbil Alliance er bekymret for, at eksisterende ladenetværk vil blive defineret som offentligt tilgængelige og således være underlagt de nye bestemmelser i AFI-forordningen. Dansk Elbil Alliance er uenig i, at ladestandere, som er placeret på privat grund med privat finansiering får ændret vilkårene for at drive forretning med tilbagevirkende kraft på anlæg med meget betydelige anlægsinvesteringer. Helt generelt vil nuværende ejere af ladepunkter, der er berørt af den nye definition, stå over for valget om enten at lukke deres ladestationer eller foretage en dyr opgradering for at være i overensstemmelse med AFIR-bestemmelserne. Den foreslåede definitions retroaktive karakter risikerer at straffe tidlige investorer på området (f.eks. små investorer, der har valgt at levere opladning som en service til deres kunder), og påvirker deres konkurrenceposition over for nye aktører.

Dansk Elbil Alliances foreslår, at ladestandere, der er opsat på privat grund for private midler og som er målrettet særlige brugergrupper (fx beboere i boligforeninger, medarbejdere i en virksomhed, eller



kunder på hotel/restauranter mm) ikke skal underlægges bestemmelserne i AFI-forordningen, jf. også gældende definitioner i AFI-direktivet.

Dansk Elbil Alliance støtter en bred europæisk investering i ladeinfrastruktur, hvilket artikel 3 i forordningen medvirker til. Dansk Elbil Alliance ser positivt på, at der bliver fastlagt europæiske afstandskrav mellem geografiske placeringer af ladestanderne samt opstillet konkrete mål for, hvor mange kW, der skal opsættes ved hhv. core-network og comprehensive network pr. elbil frem mod 2025, 2030 og 2035.

Dansk Elbil Alliance opfordrer til målene i forordningen suppleres med servicemål, således at man undgår kødannelse, at man hæver kW-målet på lynstationer, så det svarer til den opladningseffekt, som de nye elbiler kommer med (op til 300-350 kW) samt skærper tidsmål, så udrulningen sker tidligere end 2035, som der er lagt op til. Det er Dansk Elbil Alliances umiddelbare vurdering, at Danmark vil leve op til forordningens foreslåede krav grundet stor investeringsvilighed fra danske ladestanderoperatører. Dansk Elbil Alliance foreslår, at man i forordningen (på samme måde som Danmark fastsætter servicemål om en maksimal ventetid på at kunne komme til at lade på tværs af den europæiske ladeinfrastruktur, at kravet til lynstationer hæves fra 150 til 350 kW, og at tidshorisonten forkortes til 2030.

Ligeledes støtter Dansk Elbil Alliance en bred europæisk investering i ladeinfrastruktur til tung transport, hvilket forordningens artikel 4 medvirker til. Dansk Elbil Alliance ser positivt på, at der bliver fastlagt brede europæiske grænser for den geografiske placering af ladestanderne, samt opstillet konkrete mål for, hvor mange kW, der skal opsættes ved hhv. core-network og comprehensive network samt på dedikerede lastbilverkøbspladser frem mod 2025, 2030 og 2035. Dansk Elbil Alliance opfordrer dog både til en skærpet tidshorisont og til forhøjede kW-mål, idet der udvikles nye og kraftige ladestandarder for lastbiler på 1-2 MW via organisationen CharIn.

Kravene i AFIR bør ifølge Dansk Elbil Alliance følge udviklingen i standarderne, således at ellastbiler med mulighed for at lade med op til 2 MW også er garanteret opstilling af denne type ladeinfrastruktur inden for en kort tidshorisont. Dansk Elbil Alliance mener, at Danmark hurtigt kan leve op til kravene fremsat i forordningen ved at tænke ladeinfrastruktur til lastbiler inden Vejdirektoratets kommende udbud af ladeparker for elbiler. Dansk Elbil Alliance foreslår derfor, at kravene til "power output" i AFIR skal revideres løbende,



sådan at de følger udviklingen i standarder for ladehastighed for elektriske lastbiler, som Dansk Elbil Alliance forventer vil blive øget væsentligt inden 2030.

Dansk Elbil Alliance bemærker, at AFIR lægger op til et krav om åben og let adgang på samtlige offentlig tilgængelige ladestandere, hvor der skal være mulighed for som minimum at kunne åbne en ladestander og betale med gængse betalingsmidler (der kan bruges i hele EU), uden at det forudsætter, at kunden har et kontraktligt forhold med den pågældende operatør. Dansk Elbil Alliance forstår disse bestemmelser således, at man for så vidt angår opladning på ladestandere under 50 kW som minimum skal kunne betale med:

- kreditkort (gennem fx en kreditkortaflæser fx Dankort),
- kontaktløs betaling med kort (som fx Apple-pay),
- opladning via QR-koder, eller
- en app fra den pågældende ladestanders operatør. Altså at man kan downloade ladestanderoperatørens app og indtaste sine kortoplysninger, og dermed få adgang til at starte/stoppe og betale for opladningen, idet det ikke nødvendiggør et kontraktligt forhold.

Dansk Elbil Alliance understreger, at bestemmelsen ikke udelukker, at man kan roame på de forskellige ladestandere. Det kunne fx være et ønske om at bruge en EON ladestander via en Spirii app, blot at der også er mulighed for, at man kan downloade en Eon app og betale derigennem, når man står ved en Eon ladestander. Dog vil bestemmelsen udelukke, at man på standere under 50 kW alene vil kunne bruge en ladebrik, da dette forudsætter et kontraktligt forhold - med mindre, at der også er mulighed for at betale med gængse betalingsmidler eller app.

Såfremt forordningens bestemmelse skal forstås som Dansk Elbil Alliance læser forordningen, kan organisationen bakke op om artikel 5 stk. 2, litra a, hvilket Dansk Elbil Alliance vurderer, at de danske ladeoperatører allerede i dag lever op til. For så vidt angår artikel 5, stk. 2, litra b, foreslår Dansk Elbil Alliance, at QR-koder også inkluderes som en mulighed for at leve op til ad hoc-betaling ved hurtiglader med kapacitet over 50 kW for at mindske betalingsbarrierer og sikre fleksibilitet og valgfrihed for operatøren.

Endeligt støtter Dansk Elbil Alliance den foreslåede bestemmelse i artikel 17, stk. 3, vedrørende opsætning af prissammenligningskilte og bemærker, at Dansk Elbil Alliance forstår bestemmelse således, at den nuværende danske løsning, hvor det er muligt at



scanne en QR-kode via mobiltelefon, der fører til en statslig prisportal, er tilstrækkelig til at opfylde kravet. Dansk Elbil Alliance understreger dog samtidig, at det vil være meget problematisk, hvis prisinformationer skal kunne vises på et fysisk display på selve ladeplatformen. Hvis dette er tilfældet, vil det være en stor omkostning for branchen og derved agere som en unødvendig barriere for omstillingen til elbiler.

Dansk Erhverv tager indledningsvist forbehold for, at det på grund af den korte høringsfrist ikke har været muligt at studere udspillet i detaljer eller drøfte det i dybden med medlemsvirksomhederne.

Dansk Erhverv støtter ambitionerne i den europæiske grønne pagt og målet om at gøre EU til det første klimaneutrale kontinent senest i 2050 og bakker op om Europa-Kommissionens AFIR-forslag, der sætter klare rammer for udrulningen af den nødvendige infrastruktur. Dansk Erhverv er enig i Europa-Kommissionens generelle prioriteter, der i første omgang sigter mod at skabe ladeplatforme for lettere erhvervskøretøjer og samtidig ønsker at etablere et marked for brint til den tungere del af landtransporten. Selvom batteriteknologien i dag ikke kan opfylde behovet for den tunge transport, kan den på sigt udvikle sig til et potentielt alternativ til brint. Dansk Erhverv ser derfor positivt på, at forslaget fastholder en ambition om at opsætte ladepunkter til tunge lastbiler, og dermed ikke hindrer et potentielt marked for elektrificering af de større køretøjer.

Dansk Erhverv påpeger, at LNG (flydende naturgas), er en overgangsteknologi, der i dele af Europa kan understøtte den grønne omstilling. På sigt bør brugen af naturgas dog udgå til fordel for 100% CO₂-neutrale drivmidler. Dansk Erhverv mener derfor ikke, at det bør indgå som krav, at medlemslandene etablerer en tankinfrastruktur til LNG.

Danske Havne byder Fit for 55-pakken velkommen og finder det væsentligt, at lovpakkerne under Fit for 55-pakken er afstemt. Danske Havne finder det væsentligt, at der er fokus på målsætningen om reduktion af drivhusgasser og teknologineutralitet. Danske Havne anfører, at der ikke findes en 'one size fits all'-løsning, da forskellige havne og forskellige skibe bør kunne anvende forskellige løsninger til at opnå EU's målsætninger.

Danske Havne støtter fuldt ud landstrøm (onshore power supply) i de tilfælde, hvor landstrøm kan bidrage til en omkostningseffektiv reduktion af emissioner. Danske Havne finder det væsentligt, at



der er fokus på konkurrenceevnen for havne- og søfarten i Danmark og i EU samt i forhold til lande uden for EU. Danske Havne anfører endvidere, at det er væsentligt, at Fit for 55-pakken ikke medfører store administrative byrder for havnene, således at havnene ikke i medfør deraf pålægges komplicerede klimaberegninger på vegne af shippingsektoren. Tilskuds- og fundingmuligheder til udbredelse af infrastruktur til alternative brændsler bør være til stede, herunder til brint, ammonium og øvrige mulige brændstoffer, men også til etablering af landstrøm til skibe og ikke alene til havne i TEN-T-netværket (comprehensive og core ports), men også i havne uden for TEN-T-netværket, da disse havne har vanskeligt ved at søge EU-tilskudsmidler.

Danske Havne lægger endvidere vægt på, at der bør være mulighed for at søge støtte til etablering af landstrøm til andet end færger, krydstogt- og containerskibe, da en række offshore servicefartøjer til fx vindenergi, entreprenør- og brobyggerskibe, olieborerigs også med fordel kan forsynes med landstrøm. Disse skibe anvender store mængder energi ved havneanløb og kan med fordel anvende landstrøm, når de er i havn.

Danske Havne anfører videre, at der i forslaget til AFI-forordning fremgår følgende i forhold til etablering/tilslutning til landstrøm:

Gælder for havne på TEN-T netværket (comprehensive- og core ports) og for skibe over 5000 brutto tons fra år 2030:

- I) Havne, der anløbes af minimum 50 containerskibe om året (gennemsnit over 3 år), skal kunne forsyne minimum 90% af skibenes energibehov med landstrøm, når de ligger til kaj. Tilsvarende skal containerskibene, der anløber TEN-T havnene kunne modtage landstrøm (eller kunne have en anden nulemissionsløsning, mens de er i havn).

Danske Havne bemærker dertil, at dette umiddelbart vil få store konsekvenser for en række danske core- og comprehensive ports. CMP (København- og Malmø havn), Aarhus havn, Aalborg, ADP (Fredericia -og Nyborg havn) og Kalundborg er havne, der umiddelbart skal foretage store investeringen inden 2030 for at kunne forsyne containerskibe med landstrøm. Det er derfor vigtigt, at der er muligheder for offentlig støtte til etablering af landstrøm for disse havne. For containerhavne udenfor TEN-T netværket som fx Skagen, er der ingen krav om etablering/modtagelse af landstrøm. Støttemulighederne er i dag begrænsede, hvorfor det kan betyde, at det bliver meget dyrt for havnene, hvis de skal etablere landstrøm.



Det kan i sidste ende betyde, at ”grønne skibe” sejler til havne med landstrøm, mens skibe, der ikke ønsker at modtage landstrøm, kan sejle udenfor TEN-T netværket. Danske Havne mener derfor, at havne udenfor TEN-T netværket skal have større mulighed for søge støtte til ”grønne løsninger” som fx landstrøm.

- II) Havne, der anløbes af minimum 40 Ro/ro-skibe eller passagerskibe(færger) om året (gennemsnit over 3 år), skal kunne forsyne minimum 90% af skibenes energibehov med landstrøm, når de ligger til kaj. Tilsvarende skal Ro/ro-skibene, der anløber TEN-T havnene kunne modtage landstrøm (eller kunne have en nulemissions løsning, mens de er i havn).

Danske Havne bemærker dertil, at dette umiddelbart vil få store konsekvenser for en række core- og comprehensive ports.

CMP, Aarhus havn, Esbjerg Havn, Rønne Havn, Hirtshals Havn, Frederikshavn Havn, Kalundborg Havn og Køge er havne, der umiddelbart skal foretage store investeringen inden 2030 for at kunne forsyne Ro/ro passagerskibe med landstrøm. Det er derfor væsentligt, at der er muligheder for støtte til etablering af landstrøm for disse havne.

For Ro/ro passagerskibe udenfor TEN-T netværket som fx Grenå Havn, er der ingen krav om etablering/modtagelse af landstrøm. Der er heller ikke mange støtte muligheder i dag, hvorfor det kan betyde, at det bliver meget dyrt for havnene, hvis de skal etablere landstrøm. Danske Havne mener derfor, at havne udenfor TEN-T netværket skal have større mulighed for at søge støtte til ”grønne løsninger” som fx landstrøm.

- III) Havne, der anløbes af minimum 25 passagerskibe om året (ikke Ro/ro, men fx krydstogtskibe - gennemsnit over 3 år), skal kunne forsyne minimum 90% af skibenes energibehov med landstrøm, når de ligger til kaj. Tilsvarende skal skibene der anløber TEN-T havnene kunne modtage landstrøm (eller kunne have en nulemissions-løsning, mens de er i havn).

Dertil bemærker Danske Havne, at dette umiddelbart vil få store konsekvenser for en række core- og comprehensive ports.

CMP, Aarhus havn, Aalborg Havn, Rønne Havn og ADP er havne, der umiddelbart skal foretage store investeringen inden 2030 for



kunne forsyne krydstogtskibe med landstrøm. Landstrøm til krydstogtskibe er i dag meget dyrt at etablere. Det er derfor vigtigt, at der er muligheder for støtte til etablering af landstrøm for disse havne.

For krydstogthavne udenfor TEN-T netværket som fx Skagen Havn er der ingen krav om etablering/modtagelse af landstrøm. Der er i dag begrænsede støttemuligheder, hvorfor det kan betyde, at det bliver meget dyrt for havnene, hvis de skal etablere landstrøm.

Danske Havne mener derfor, at havne udenfor TEN-T netværket skal have større mulighed for søge støtte til "grønne løsninger" som fx landstrøm.

Det skal bemærkes, at skibe, der ligger til kaj i mindre end 2 timer, ikke er omfattet af kravene om landstrøm. Tilsvarende gælder for nulemissionsskibe og skibe der af sikkerhedsmæssige hensyn ligger til kaj. Danske Havne er enig i, at der bør være sådanne undtagelser for kravene.

Danske Havne finder det positivt, at der ikke i forslaget til forordning er planlagt yderligere tiltag for at fremme LNG, jf. artikel 11, da Danske Havne mener, at LNG alene er et overgangsbrændstof. Danske Havne anfører videre, at medlemsstaterne ifølge bestemmelsen fortsat skal sikre, at der er "tilstrækkelig" infrastruktur til at tanke LNG.

Danske Havne mener, at der er et meget lille marked for LNG i dag, og at det er vigtigt, at eventuel LNG-infrastruktur kun etableres, hvor det giver mening, og at det er op til markedet at bestemme, hvis der skal være mulighed for LNG bunkering i en dansk havn.

Det er vigtigt, at huske, at LNG bunkeringen også kan ske fra skib til skib, så man skal ikke nødvendigvis i havn for at tanke LNG.

Dansk Industri påpeger, at der i forslagets artikel 12 opstilles konkrete mål for, hvornår, hvordan og hvor mange standpladser i større lufthavne, der skal være udstyret med elektrisk strømforsyning til fly, der er parkeret ved gates mv. Dansk Industri støtter hensigten om, at fossilt baserede strømforsyninger erstattes af elektriske forsyninger, og bemærker, at den udvikling også er i fuld gang i Danmark. Dansk Industri mener dog, at forslaget, som udformet, er udtryk for en uhensigtsmæssig detaljstyring, som ikke bør være EU's rolle. Imple-



menteringstakt og omfang bør afgøres af lokale forhold. Dansk Industri anbefaler derfor, at Danmark på dette punkt arbejder for en skarpere rollefordeling mellem EU og medlemsstaterne.

Endvidere bemærker Dansk Industri, at der i forslagets artikel 13 lægges op til at fastsætte krav til medlemsstaterne om at lave "policy frameworks" for infrastruktur til alternative brændstoffer, herunder specifikt brint og ladefaciliteter for batteridrevne el-fly i lufthavne. Første bidrag skal leveres til Kommissionen i starten af 2025. Dansk Industri støtter hensigten i forslaget, men opfordrer til, at Danmark arbejder for at sikre, at der i politikudviklingen levnes tilpas råderum nationalt og i øvrigt med behørig inddragelse af luftfartserhvervet. Der er således ikke behov for ufleksible detailkrav på EU-niveau.

Forslagets §§ 9-11 opstiller en række krav til skibe, der skal anvende landstrøm i 2030, samt skibe der sejler på andre alternative brændstoffer. Dansk Industri mener, at det er vigtigt at respektere teknologineutralitet og praktisk realiserbarhed. Dansk Industri understreger, at det i nogle sammenhænge ikke vil give mening at lægge sig strengt fast på 2030 som et krav for etablering af landstrøm i alle TEN-T-havne. Nogle steder kan der være lokale forhold, som medfører, at det vil være økonomisk urentabelt eller teknisk umuligt at etablere landstrøm. Her kan der være behov for øget fleksibilitet. Der bør ikke indføres for ufleksible krav til anvendelse af bestemte teknologier, når det endnu er uklart, hvilke grønne brændstoffer, som fremtidens skibe kommer til at sejle på.

Endelig er Dansk Industri som udgangspunkt positiv over for fælles regler for minimums adgang til tankning og ladning af alternative drivmidler til erhvervstransporten langs TEN-T vejnettet, der kan understøtte den internationale vejgodstransport.

Danske Maritime ser positivt på ´klar til 55´-pakken, der skal gøre EU-landene i stand til at nå målet om mindst 55% reduktion af CO₂-emissionerne i 2030. Danske Maritime finder, at EU viser handlekraft i forhold til klimaudfordringen, og de danske maritime virksomheder har løsninger som både i land og ombord på skibe kan bidrage til opfyldelse af målene.

Danske Maritime ser positivt på forslaget om revision af AFI-direktivet, men bemærker, at krav om brug af landstrøm under havneophold med fordel kan udvides.

Danske Maritime finder, at det er forbundet med betydelige investeringer at udvikle og installere udstyr til landstrøm, både i havne



og ombord på skibe. Danske Havne finder, at det for at sikre udbredelsen af mere klimavenlige teknologier er vigtigt for såvel den maritime industri som redere at have vished for, at det udstyr, der investeres i, reelt vil kunne anvendes bredt i praksis.

På den baggrund hilser Danske Maritime revisionen af direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer velkommen.

Danske Maritime finder det positivt, at der stilles krav om forsyning af landstrøm til passager- og containerskibe i TEN-T havne.

Danske Maritime finder, at kravet om brug af landstrøm med fordel også kan udvides til at gælde andre større havne, som ikke har TEN-T status, ligesom landstrøm til andre skibstyper kan overvejes.

Danske Maritime påpeger, at det i forbindelse med etablering af landstrømsanlæg er vigtigt, at der ikke alene er tale om forsyning af landstrøm under havneophold til skibe, som sejler på konventionelt brændsel, men også, at landstrøm med tiden kan muliggøre fuld elektrificering (opladning) af skibe som sejler på kortere ruter. Det forudsætter dog investeringer i kabler og andet udstyr til opladning.

Danske Maritime finder, at det ligeledes er forbundet med store investeringer at udvikle motorer og tilpasse skibe til brug af alternative brændstoffer ombord på skibe. Danske Maritime anfører, at dette vil kræve nye motor- og tankanlæg m.v. Danske Maritime gør opmærksom på, at det er vigtigt for såvel den maritime industri som redere, at have vished for, at det udstyr, der investeres i, reelt vil kunne anvendes bredt i praksis og at de alternative brændstoffer, som skibe og havne gør klar til, vil være bredt tilgængelige.

Ifølge Danske Maritime er der derfor behov for investeringer i infrastruktur til udbredelse af de nye brændstoffer – særligt i begyndelsen, indtil brændstoffet bliver bredt tilgængeligt i de fleste havne. Her finder Danske Maritime, at EU i form af såvel støtte til udvikling, etablering og initial drift af pilotanlæg spille en vigtig rolle.

Danske Rederier hilser Europa-Kommissionens udspil velkommen, da infrastrukturen på landsiden er en grundlæggende forudsætning for skibsfartens overgang fra fossile brændstoffer til de fornybare brændstoffer. Danske Rederier bemærker, at analyser peger på, at det netop er på land, at langt de største investeringer skal ske, for at skibsfarten kan nå sine klimamålsætninger.



Danske Rederier påpeger, at Europa-Kommissionen skriver, at alle brugere af køretøjer eller fartøjer, der benytter alternative brændstoffer (herunder skibe og fly), skal være i stand til let at bevæge sig gennem EU, muliggjort af infrastruktur såsom motorveje, havne og luft-havne. Danske Rederier understreger i forlængelse heraf, at skibsfarten imidlertid ikke kun skal bevæge sig gennem EU, men også til og fra. Da afgrænsningen for Kvotehandelsystemet og FuelEU Maritime også omfatter internationale rejser, så bør forordningen om infrastruktur for alternative drivmidler også medvirke til at sikre tilgængeligheden af alternative brændstoffer i de vigtigste havne for den internationale skibsfart.

Danske Rederier bemærker endvidere, at forslaget også forpligter medlemsstaterne til at sikre tilstrækkelig landstrømsanlæg i relevante havne, til at container- og passagerskibe kan møde forpligtigelserne, som FuelEU Maritime forordningen medfører fra 2030. Derudover er fokus, som i det tidligere AFI-direktiv, på infrastruktur for LNG og på sigt bio-LNG eller e-LNG. Danske Rederier påpeger, at dette umiddelbart virker afkoblet fra andre Fit-for-55-tiltag og ganske enkelt for snævert et fokus for skibsfarten. Særligt understreger Danske Rederier, at der mangler sammenhæng til FuelEU Maritime forordningen, som forpligter skibsfarten til løbende at nedbringe karbonintensiteten i brændstoffet begyndende med 2% fra 2025. Her vil skibsfarten være afhængig af tilgængeligheden af en række nye brændstoftyper som eksempelvis brint, metanol og på sigt ammoniak. Som følge heraf savner Danske Rederier, at forslaget også forholder sig til disse brændstoffer. Danske Rederier opfordrer derfor de danske myndigheder til, i de kommende forhandlinger, at arbejde for en stærke synergi mellem nærværende AFI-forordningen og de øvrige initiativer rettet mod skibsfarten i Fit for 55-pakken, særligt FuelEU Maritime.

Drivkraft Danmark bemærker, at intentionerne bag mange af elementerne i AFI-direktivet er gode, men det har vist sig ikke at være gennemførligt på en fornuftig måde i praksis. De specifikke krav til opbygning af infrastruktur til for eksempel LNG og CNG afspejler ikke efterspørgslen i markedet. Kravene til den udbygning understøttes ikke af tilsvarende efterspørgsel i form af blandt andet antal køretøjer til de pågældende teknologier. Samtidig afhænger den langsigtede efterspørgsel af andre faktorer, som krav om nul-emission til lastbilproducenter, der for eksempel ikke omfatter LNG/CNG (også selv om det skulle være bio-/VE-baseret gas).

Drivkraft Danmark påpeger derfor, at det er glædeligt, at Europa-Kommissionen i sit forslag har trukket de tidligere faste krav til infra-



struktur til LNG/CNG tilbage, og med forslaget artikel 8 lader etableringen af LNG-infrastruktur bero på en afvejning af omkostninger og fordele. I den forbindelse har Drivkraft Danmark noteret sig, at et af organisationens medlemmer (Q8) har annonceret, at de inden udgangen af 2021 vil etablere et LNG-anlæg til tung transport i Padborg. Det understøtter, at markedet selv er i stand til at sikre udrulning af alternativ infrastruktur i takt med at efterspørgslen kommer. Drivkraft Danmark påpeger, at det samme også vil være tilfældet i forhold til infrastruktur til opladning ”på farten” og tankning af brint i takt med, at efterspørgslen på disse ydelser stiger. Også her har Drivkraft Danmark noteret sig, at en lang række af organisationens medlemmer allerede har eller planlægger opstilling af for eksempel lynladestander på en stor del af deres tankstationer.

Endvidere støtter Drivkraft Danmark krav om prissammenligning og øget forbrugeroplysning om omkostninger til køb og ejerskab af biler. Organisationen påpeger dog, at implementeringen i praksis ikke lever op til intentionerne. I stedet for at give bilisterne korrekt og retvisende informationer er Danmark endt med vildledende og fejlagtige forbrugeroplysninger, der i bedste fald er ressourcespild i forhold til at sætte skiltning op på tankstationerne og ladestander, og i værste fald kan føre til, at bilisterne træffer valg på et misvisende grundlag.

Drivkraft Danmark foreslår derfor, at Danmark arbejder for at fastholde de tekniske elementer i det nugældende AFI-direktivet, så som krav om mærkning af standere, køretøjsmanualer og påfyldningsdæksel med brændstoftype, men at krav om prismærkning og prissammenligning flyttes fra udbyderen af brændstof/drivmiddel til for eksempel bilforhandlerne, hvor det mere oplagt kan indgå i bilistens endelige valg af fremtidigt køretøj.

Endelig kan Drivkraft Danmark støtte kravet om fair og ikke diskriminerende prissætning, klar og tydelig skiltning med priser med mere, jf. artikel 5, stk. 3-10 og artikel 7, stk. 4-4. Drivkraft Danmark kan dog ikke støtte, at en snæver forståelse af betalingsløsninger i direktivet indskrænkes til betalingskort alene. Drivkraft Danmark påpeger, at selvom kortbetaling er nemt og tilgængeligt for de fleste forbrugere, findes der i dag en lang række gode app.-løsninger som forbrugerne i stigende grad benytter. Det kan være hæmmende for udrulningen af ladeinfrastruktur, hvis lovgivningen er for firkantet ift. fremtidens betalingsløsninger. Drivkraft Danmark opfordrer til, at der i højere grad stilles et generelt krav om, at betalingsformerne er nemme, tilgængelige og gennemsigtige for forbrugerne.

På samme måde mener Drivkraft Danmark, at forordningens krav om skiltning af prisen ved den konkrete ladestander bør tilpasses, så



den både tager hensyn til den fremtidige teknologi, som kunderne benytter, og samtidig giver klare prisoplysninger. Drivkraft Danmark bemærker, at de øvrige elementer, såsom specifikke krav til særlig infrastruktur, bør fjernes fra forordningen og overlades til markedet at sikre udbredelsen af i takt med efterspørgslen. Opretholdes der krav om specifik infrastruktur til særlige drivmidler, bør udrulningen altid ske på markedsvilkår. Det bør være gennem udbud og åbne puljer, der fremskynder markedsaktørernes investeringsplaner.

Drivkraft Danmark understreger, at det ikke er hensigtsmæssigt, når der i forordningen blindt sættes mål for antal salgspunkter for enkelte drivmidler og en rigid minimumsafstand mellem salgspunkterne. Lokationerne for de eksisterende salgspunkter er afstemt med den gennemgående trafik, og har fundet et samfundsøkonomisk optimum mht. brugernes betalingsvillighed og omkostninger ved omvejskørsel ift. erhvervslivets omkostninger. Drivkraft Danmark påpeger, at fokus i højere grad bør være at fremskynde markedsaktørernes investeringsplaner end rigide afstande. Det er markedsaktørerne, der bedst finder de egnede lokationer og dermed den mest efficiente udrulning af infrastrukturen. Det gælder uanset om der er tale om ladepunkter (artikel 3 og 5), brint (artikel 6) eller LNG (artikel 8).

Endelig er Drivkraft Danmark bekymret for, at forordningens krav om 1 kW pr. elbil (og 0,66kW pr. hybridbil) kan medføre en overinvestering i den offentlige ladeinfrastruktur. Med 1 mio. elbiler i 2030 skal der opsættes det, der svarer til ca. 7.000 lynladestander i det offentlige rum. Det er ca. samme antal elbiler pr. lynlader, som der er ICE-biler pr. tankstation i dag, selvom elbiler må forventes at lade langt mindre på farten end via hjemmeopladning og langt mindre end ICE-biler tanker. Drivkraft Danmark påpeger i forlængelse deraf, at puljer, der fremskynder markedsaktørernes investeringsplaner bedre, kan sikre en mere omkostningseffektiv udrulning af infrastruktur end den foreslåede regulering.

DTL deler den overordnede målsætning om at mindske EU's drivhusgasudslip og anerkender, at omstilling transportsektoren skal bidrage til at opfylde målsætningen. DTL bemærker, at tanknings- og opladningsinfrastrukturen må nødvendigvis etableres på forkant, så der skabes sikkerhed for investeringer i alternative køretøjer. DTL stiller sig derfor positiv over for forslag til mindstekrav til medlemslandene om at etablere opladnings- og tankningsmuligheder for alternative drivmidler. DTL påpeger imidlertid, at det på nuværende tidspunkt ikke står klart, hvilke drivmidler, der vil blive anvendt i fremtiden, og derfor mener DTL, at regulering af området bør indeholde en fleksibilitet, der gør det muligt at tage hensyn til udviklingen.



Endeligt støtter DTL, at der i forslaget stilles krav om prisgennemsigtighed, ved at udbyderne skal oplyse deres priser og prisforhold.

FDM bemærker, at den grønne omstilling i transportsektoren er i gang, og antallet af grønne biler på de danske biler stiger måned for måned. Hvis udviklingen skal nå ambitionerne, er det nødvendigt at forbrugerens grønne valg understøttes og motiveres bedst muligt. Dertil påpeger FDM, at det blandt andet er nødvendigt, at ladeinfrastrukturen udbygges i det nødvendige omfang og hastighed, herunder at antallet af ladepunkter er tilstrækkeligt og at disse er placeret geografisk de rette steder – både hvor trafikintensiteten er stor, men også i yderområderne, hvor efterspørgslen er mindre. I forlængelse heraf påpeger FDM, at det er afgørende, at der er gennemsigtighed omkring priserne for opladning, ligesom prisen skal være rimelig.

FDM bemærker, at der lægges op til, at det på offentligt tilgængelige ladestandere skal være muligt at betale elektronisk med betalingskort. FDM bifalder dette tiltag. Det skal være nemt at betale for en opladning, og i Danmark kan dette bl.a. løses ved at stille krav ved udbud af ladelokationer.

FDM bemærker endvidere, at der lægges op til, at prisen for opladning på offentligt tilgængelige ladestandere skal være rimelige, let sammenlignelige, transparente og ikke-diskriminerende. FDM er helt enig i disse principper, men efterspørger dog en konsekvens, hvis kravene i forordningen ikke opfyldes. I en dansk kontekst vil FDM opfordre til, at der stilles krav om ind- og udgående roaming ved udbud af ladelokationer. Er der tale om ladestandere, der udelukkende tager imod betalingskort, vil et sådant krav ikke være relevant. Ligeledes bifalder FDM, at der på offentligt tilgængelige ladestandere skal oplyses tydeligt om prisen for ad hoc-opladning. Også der savner FDM sanktionering, hvis kravet ikke opfyldes.

Endelig bemærker FDM, at der også lægges op til, at mobilitetsserviceudbydere ligeledes skal stille prisoplysninger til rådighed, og at disse priser skal være rimelige, transparente og ikke-diskriminerende. I forlængelse heraf finder FDM det særligt positivt, at man også vil forbyde ekstragebyrer ved roaming på tværs af landegrænser. Overordnet set vil FDM opfordre til, at man lader sig inspirere af roaming på mobiltelefoniområdet, hvor princippet er, at en tilladelsesindehaver i henhold til lov om offentlig mobilkommunikation skal imødekomme anmodninger fra andre tilladelsesindehavere om at indgå nationale roamingaftaler, i det omfang roaming er teknisk og økonomisk mulig, og at disse nationale roamingaftaler skal indgås på kommercielle og ikke-diskriminerende vilkår. De samme hensyn som man imødekom på mobiltelefoniområdet, gør sig gældende i forhold



til forbrugers behov i forhold til ladeinfrastruktur. FDM påpeger, at meget kan løses ved at man i Danmark sætter nogle realistiske og rimelige krav til ladeoperatørerne som ønsker at benytte offentlige arealer til opsætning af ladestander, men bemærker, at jo mere der kan reguleres på EU-plan desto bedre.

ITD bemærker indledningsvist, at det på grund af den korte høringsfrist hen over sommerferieperioden ikke har været muligt for ITD på nuværende tidspunkt at forholde sig til selve antallet af tanknings- og ladefaciliteter.

ITD anser en tilstrækkelig tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler som en grundlæggende forudsætning for den grønne omstilling af transportbranchen. ITD bemærker, at der de senere år har været stor debat om de nationale policy frameworks, som ikke i tilstrækkelig grad har understøttet en harmoniseret og veludbygget infrastruktur for alternative drivmidler. ITD støtter derfor, at Kommissionen har fremsat sit forslag til revision af AFI-direktivet, og det er ITD's umiddelbare vurdering, at Kommissions forslag præsenterer brugbare løsninger til at sikre en mere tilstrækkelig tanknings- og ladeinfrastruktur. ITD påpeger, at det er helt nødvendigt til at sikre overgangen fra fossile brændstoffer til alternative drivmidler.

ITD påpeger, at organisationen generelt er fortalende for, at opsætningen og udrulningen af den nødvendige infrastruktur skal foregå ud fra en markedsbaseret tilgang, hvorfor ITD finder de foreslåede distancer problematiske, da der heri ikke tages højde for, hvor opladningen og tankningen optimalt bør foregå i relation til de udførte transporter. Det er ITD's opfattelse, at det senest i 2022 skal analyseres nærmere i relation til den indgåede infrastrukturaftale for 2035. For nuværende henviser ITD til analysen foretaget af Transport & Environment og ACEA for så vidt angår brint- og el-teknologierne, hvori det anbefales, at Danmark skal opsætte 250 stationer i 2025 og 900 i 2030. Anbefalingerne virker ikke umiddelbart i overensstemmelse med forslaget § 4, stk. 1, (litra a til c) vedrørende el-ladestander i perioden 2025 til 2035 og § 6, stk. 1, vedrørende infrastruktur til brint senest i 2030.

ITD understreger endvidere, at organisationen er tilfreds med, at der i Europa-Kommissionens forslag er fokus på TEN-T's samlede netværk, og at man lægger op til, at der på TEN-T-hovednettet skal være adgang til hurtigladning frem for ladestander med lavere individuel effekt. Det er ITD's vurdering, at der ved opladning uden for virksomhedernes egne matrikler vil være størst behov for at tilgå hurtigladestander, da det i så fald vil kunne lade sig gøre at foretage opladning i forbindelse med afholdelse af eksempelvis lovpligtige hvil,



som chauffører skal afholde i overensstemmelse med køre- og hviletidsbestemmelserne. På samme måde er ITD enig i, at den individuelle effekt nedjusteres til ladestandere på sikre rasteplasser jævnfør § 4, stk. 1, (c), da disse typisk vil blive benyttet i forbindelse med længere hvil, og som følge heraf ikke er underlagt den samme tidsramme. ITD udtrykker dog bekymring for, at der kun stilles krav om én ladestander per rasteplass, da det kan medføre store flaskehalse – særligt i takt med, at Danmark forventeligt vil opleve en større markedspenetration af el-lastbiler.

ITD påpeger, at det er vigtigt, at infrastrukturen for alternative drivmidler understøtter en velfungerende transportbranche og bevarer en velfungerende mobilitet for borgere og virksomheder. Derfor mener ITD, at der bør opsættes ambitiøse og fremtidssikrede krav, så vi undgår flaskehalse, som vil være til skade for både konkurrencesituationen og for mobiliteten i samfundet generelt set. Samtidig vækker det undren hos ITD, at der udelukkende stilles krav om 150 kW til offentlig tilgængelige ladestandere i byerne. ITD understreger, at det er vigtigt, at der også i byerne vil opstå behov for hurtigladning, selvom efterspørgsel givetvis vil være mindre end ved de store transportkorridorer som følge af få transporterede kilometer. ITD opfordrer den danske regering til at arbejde for, at dette bliver ændret i forbindelse med forhandlingerne om forslaget.

For så vidt angår opsætningen af LNG-stationer påpeger ITD, at det vækker undring, at der ikke fastsættes specifikke krav til antallet af tankningsfaciliteter, hvilket som bekendt er tilfældet for både el- og brintstationer. I §8 henvises der udelukkende til, at der skal opsættes et passende antal offentligt tilgængelige tankfaciliteter på TENT-T-hovednettet, medmindre omkostningerne er disproportionale med fordelene, herunder de klima- og miljømæssige. ITD er enige i, at der skal være en sammenhæng mellem økonomi og de klimamæssige gevinster, men ITD påpeger, at Kommissionens formulering efterlader et alt for stort fortolkningsrum, som kan føre til vidt forskellig dækningsgrad på tværs af EU's medlemslande, hvilket ikke vil skabe den harmoniserede infrastruktur, som der er behov for, hvis vi skal komme i mål med den grønne omstilling. ITD understreger, at det i forbindelse med international transport er helt afgørende, at virksomhederne kan få adgang til de ønskede tanknings- og ladefaciliteter, uagtet hvilket land de befinder sig i under den givne transport. Det er en helt grundlæggende forudsætning for at få udbredt grønne teknologier, og ITD mener, at man fra dansk side bør sigte efter at få gjort bestemmelsen mere tydelig, da der ellers er risiko for, at vi skader danske virksomheders mulighed for at tage del i den grønne omstilling og i værste fald fratager dem muligheden for at udføre bestemte transportopgaver med bestemte typer af drivmidler/drivlinier.



Endvidere påpeger ITD, at tankningen af flydende gas til den tunge vejgodstransport foregår efter et vugge-til-grav perspektiv, hvorfor opsætning af infrastrukturen for alternative drivmidler i vid udstrækning skal indtænkes med de resterende forslag under ”klar til 55”-pakken, herunder særligt energibeskatningsdirektivet og direktivet om fremme anvendelse af energi fra vedvarende energikilder. ITD opfordrer til, at Danmark i forhandlingerne tager aktiv stilling til anvendelsen af naturgas kontra biogas, både i Danmark og internationalt ved at foretage de nødvendige tilpasninger af de beskrevne direktiver.

ITD anbefaler, at udbredelsen af gas til den tunge vejgodstransport udelukkende efterstræbes såfremt, at endemålet er 100 procent anvendelse af biogas. Det er udelukkende biogas og ikke naturgas, der er attraktivt i den grønne omstilling, og på nuværende tidspunkt virker det meget usandsynligt, at der er den nødvendige mængde biogas til rådighed i Europa, hvis biogas skal spille en væsentlig rolle i den grønne omstilling.

Endelig opfordrer ITD til, at regeringen udarbejder en langsigtet strategi for alternative drivmidler i transportsektoren som supplement til en løsning i EU. I denne strategi kan der eksempelvis fastlægges krav til andelen af biogas, så det sikres, at udbredelsen af gas i den tunge vejgodstransport opnår størst mulig reduktion af drivhusgasser.

ITD er bekendt med, at direktivet om infrastruktur for alternative drivmidler omhandler offentlige tankning- og ladeinfrastruktur, men ITD påpeger behovet for og nødvendigheden af, at danske transport- og logistikvirksomheder har mulighed for at påfylde drivmidler og oplade på virksomhedernes egne matrikler. Det gælder ikke mindst for eldrevne teknologier grundet længere ladetid samt forhøjede drivmiddelpriser såfremt, at opladningen foregår på offentligt tilgængelige anlæg.

KL bemærker indledningsvist, at det ikke har været muligt at foretage en politisk behandling af høringssvaret ind for høringsfristen, og at der derfor tages forbehold for den efterfølgende politiske behandling af høringssvaret.

KL støtter EU´s nye 55 procent CO₂-reduktionsmål i 2030 og mener generelt, at der er flere gode tiltag i kommissionens forslag til revision af direktivet om infrastruktur for alternative drivmidler. KL bemærker, at det er et positivt skridt i den rigtige retning, at forslaget indeholder bindende krav til implementering af ladeinfrastruktur til elbiler, der kan hjælpe med at skifte væk fra fossildrevne køretøjer.



KL støtter således op omkring Kommissionens ambition om en sammenhængende ladeinfrastruktur, hvor der sættes obligatoriske minimumsmål pr. medlemsstat for implementering af smart elektrisk ladeinfrastruktur for både lette og tunge køretøjer fra 2025. Samtidig understøtter det indfrielse af vejtransportens CO₂-reduktionsmål. KL bemærker, at for TEN-T starter målsætningen først fra 2030 og ikke 2025. I betragtning af, at TEN-T er hovednetværket, der binder alle EU-regioner sammen, synes 2030 at være meget sent, hvis målsætningen om elektrificering af vejtransporten skal indfries.

KL bemærker, at for at gøre elbilen attraktiv for alle, skal ladeinfrastrukturen være finmasket – også i yderområderne. Dette sikrer grøn mobilitet for alle borgere og også i områder, hvor den kollektive trafik ikke er veludbygget. For at nå klimamålene fremsat i Parisaftalen er det nødvendigt også at omstille den måde, vi planlægger og anvender transporten på, så flere tilskyndes til at bruge de transportformer, der forurener mindst, herunder gang, cykling og kollektiv trafik.

KL påpeger, at forslaget ikke beskæftiger sig med de potentielle udfordringer, der er forbundet med en større udnyttelse af elektricitet, og hvad det betyder for den eksisterende elnetinfrastruktur. For at kunne omstille transporten effektivt, er det nødvendigt at tage højde for dette. KL understreger dertil, at der ingen krav er om, at elektriciteten, der leveres via ladestanderne, kommer fra vedvarende energikilder, hvilket bør adresseres.

KL støtter de obligatoriske krav til ladeoperatører om at sikre transparente oplysninger til forbrugerne. Herunder også at brugere af elbiler får adgang til et samlet netværk af ladepladser, hvor opladningen kan gennemføres til rimelige priser. KL bemærker i den forbindelse, at forslaget giver operatørerne mulighed for valg/fravalg af flere forskellige betalingstyper for ladestanderne under 50 kW, hvormed det risikeres, at der ved nogle ladestanderne ikke kan betales med et almindeligt betalingskort. Dette vil potentielt skabe frustration og dermed mindske tilslutningen til brugen af elbiler. Omvendt bemærker KL, at det er positivt, at der af forslaget fremgår krav om, at der kan anvendes betalingskort ved til ladestanderne over 50 kW. I tillæg til ovenstående støtter KL op om, at operatører skal sikre offentligt tilgængeligt og dynamisk data om ladestanderne, herunder deres placering, brug, antal, kontaktinformation, type, pris osv.

Endeligt støtter KL som udgangspunkt forslagets udvidet adgang til landstrøm. Det gælder først og fremmest for krydstogtskibe, da de har et meget stort energibehov, når de ligger i havn og ved de færger, der er de første til at omlægge til el. For at undgå overinvesteringer, der skader havnenes konkurrenceevne, påpeger KL, at der bør tages



udgangspunkt i efterspørgsel i stedet for at lave bindende krav om landstrøm for alle havne.

Rådet for Grøn Omstilling bemærker, at revisionen af det eksisterende AFI-direktiv er positiv, da det er en nødvendighed i forhold til at sikre den europæiske basale infrastruktur for nul-emissionsbiler. Overordnet er Rådet for Grøn Omstilling positive over, at lovgivningen overgår til at være en forordning, således at målene ikke længere er vejledende samt at der opstilles separate mål for opsætning af drivmiddelinfrastruktur til nul-emissionslastbiler. Derudover finder Rådet for Grøn Omstilling det glædeligt, at flere af målene allerede skal være opfyldt inden 1. januar 2025 og at man vil sikre høj brugervenlighed i forhold til interoperabilitet (roaming), priser og priskommunikation.

Rådet for Grøn Omstilling bemærker, at den nye måde at beregne de nationale mål på, betyder, at det er en metode, der flugter med antallet af køretøjer og dermed med behovet, der kan udvikle sig hurtigt og ikke nødvendigvis kan forudses. Rådet for Grøn Omstilling påpeger, at det generelle mål for medlemslandene bør være højt i starten for at sikre den basale infrastruktur og dernæst mindskes over tid, således, at der for hver elbil bør installeres 2 kW i 2025 og 1,4 kW/elbil i 2030. For plug-in hybrider bør der installeres 0,8 kW/plugin i 2025 og 0,5 kW/plugin i 2030.

Rådet for Grøn Omstilling bemærker endvidere, at det samlede TEN-T-netværk kan ikke vente med at blive dækket indtil 2030, som det foreslås. Det samlede TEN-T-netværk bør allerede dækkes fra 2025 for at sikre at elbiler gnidningsfrit kan køre på hovednettet i hele Europa, ligesom kravene for TEN-T-hovednetværket. Den mængde strøm ladestationerne på hovednetværket skal kunne trække bør fordobles og ændres fra 300 til 600 kW i 2025 og fra 600 til 1200 kW i 2030, ligesom der i 2025 bør være 2 ultrafast chargers på hovednetværket i 2025 i stedet for 1, samt 4 i 2030 i stedet for 2.

Rådet for Grøn Omstilling påpeger, at der ligesom for lastbiler også bør stilles krav om ladekapacitet til biler ved trafik-knudepunkter. Der bør stilles krav om offentlige lade-hubs i 2025 med en kapacitet på mindst 400 kW med mindst 2 ultra-fast chargere på mindst 150 kW hver. I 2030 bør kravet hæves til 800 kW og mindst 4 150 kW-ladere. Der bør også stilles krav til offentlige parkeringsarealer.

For så vidt angår brint bemærker Rådet for Grøn Omstilling, at brint ikke giver mening i personbiler. Rådet for Grøn Omstilling påpeger, at der ikke bør være krav om tankanlæg for brint til personbiler.



Rådet for Grøn Omstilling bemærker, at EU for første gang har fokus på specifik implementering af ladeinfrastruktur til elektriske lastbiler. Rådet for Grøn Omstilling finder det meget positivt, at der er specifikke mål for opsætning af ladestanderer til el-lastbiler, der i første omgang skal være på plads inden 1. januar 2025. Rådet for Grøn Omstilling påpeger, at alle ladestanderer bør have minimum 350 kW på hver strækning af 60 km på hovedvejsnettet (TEN-T Core Network) inden 2025 og minimum 350 kW på hver strækning af 60 km langs det udvidede hovedvejsnet (TEN-T Comprehensive Network) inden 2030. I 2030 skal hver ladestation have mindst to 800 kW ladestanderer på både Core- og Comprehensive Network.

Rådet for Grøn Omstilling finder det positivt, at der er sat mål for opsætning af ladestanderer til el-lastbiler ved trafik-knudepunkter. Rådet for Grøn Omstilling bemærker, at alle ladestanderer bør have minimum 350 kW på hver strækning af 60 km på hovedvejsnettet (TEN-T Core Network) inden 2025 og minimum 350 kW på hver strækning af 60 km langs det udvidede hovedvejsnet (TEN-T Comprehensive Network) inden 2030. I 2030 skal hver ladestation have mindst to 800 kW ladestanderer på både Core- og Comprehensive Network.

Rådet for Grøn Omstilling finder det positivt, at målene for brint-tankstationer først er sat til 2030, da det er endnu et stærkt signal om, at elektriske lastbiler skal prioriteres hurtigst muligt, og viser også vigtigheden af, at få opsat ladeinfrastruktur til elektriske lastbiler frem for brint lastbiler. Rådet for Grøn Omstilling påpeger, at der ikke bør sættes mål for opsætning af brinttankanlæg før 2030, ligesom Kommissionen foreslår det.

Rådet for Grøn Omstilling påpeger, at gas er blevet subsidieret og båret frem i stort set hele Europa de sidste mange år, men gas er et fossilt brændstof, der brændes af i en forbrændingsmotor, og derfor bør det ikke indgå som et alternativt drivmiddel til andre fossile brændstoffer. Rådet for Grøn Omstilling bemærker, at det er positivt at der ikke er konkrete mål om opsætning af LNG-tankanlæg.

Rådet for Grøn Omstilling understreger, at selvom der ikke er specifikke krav for opsætning af LNG-tankanlæg i forslaget, er det afgørende, at artikel 8 fjernes fra forordningen - gas skal fuldstændig udelukkes. Der bør udelukkende være fokus på fremtidssikrede muligheder (altså nulemission).

Rådet for Grøn Omstilling bemærker endvidere, at det forventes, at antallet af elektriske lastbiler kommer til at stige markant over de næste år. Derfor mangler der i forordningen flådebaserede mål for



lastbiler, der garanterer at antallet af ladestandere går hånd i hånd med antallet af el-lastbiler. Rådet for Grøn Omstilling mener, at der som minimum bør opstilles 50 kW offentlig ladekapacitet pr. el-lastbil. Dette svarer til at der for hver 7. el-lastbil skal opsættes en 350 kW ladestander.

Rådet for Grøn Omstilling bemærker ydermere, at lastbiler normalt stopper ved logistikcentre mm. i 1-3 timer for omlastning af varer, hvilket er et optimalt tidspunkt at lade lastbilerne uden yderligere tab af indtægter på grund af opladningstid. Rådet for Grøn Omstilling opfordrer derfor til, at der bør sættes konkrete mål for ladestandere på minimum 350 kW på hver godsterminal, distributionscenter og i knudepunkter i 2035. Samtidig bør mindst en ud af ti af parkeringspladser for lastbiler have minimum 350 kW-lader inden 2030.

Rådet for Grøn Omstilling bemærker, at sættevognstrækkere kommer til at skulle bruge ladestandere på rastepladser (Safe and Secure Parking Areas) allerede fra 2025. Målet om mindst 1 ladestander med en effekt på 100 kW inden 2030 bør fremrykkes til 2025. Derudover mener Rådet for Grøn Omstilling at målet enten bør baseres på andelen af natparkeringspladser til lastbiler eller være et mål baseret på lastbilaktiviteten på motorvejen(e) i nærheden af rastepladsen, således at målsætningen for ladestandere stemmer overens med behovet for ladning.

Rådet for Grøn Omstilling finder det glædeligt at man nu fjerner målet for LNG i indenlandske havne (TEN-T Core Inland Waterways ports) i 2030, og at man vil kræve landstrøm i TEN-T Core Inland Waterways ports i 2025 og fra 2030 også i TEN-T Comprehensive Inland Waterways ports.

Derimod påpeger Rådet for Grøn Omstilling, at det er stærkt forstemmende, at Europa-Kommissionen vil have LNG i alle TEN-T core maritime ports fra 2025 uden mandat for de brændstoffer, der reelt er nødvendige for at omstille sektoren. Dette underbygges af, at kravene i Refuel forslaget faciliterer brug af fossil LNG, og er grundlæggende helt fjernet fra, hvad der er nødvendigt. Det vil aktivt øge efterspørgslen efter fossil gas i en situation hvor efterspørgslen for både olie og gas skal ned, og man laver lock-in med de krævede investeringer, der er bundet op på et brændstof der ikke meningsfuldt kan bruges til dekarboniseringen af sektoren. Rådet for Grøn Omstilling foreslår helt at slette kravet til LNG. I stedet bør der stilles krav om brint-baseret e-Ammoniak i havnene.



Rådet for Grøn Omstilling foreslår endvidere, at alle passagerterminaler skal have landstrøm senest i 2025, at terminaler for container-skibe, olietankere og bulk carriers skal have det senest i 2030, og at anlæg til andre skibstyper skal have det senest i 2035.

Wind Denmark bemærker, at en stor og fortsat barriere for særligt elbiler, er den såkaldte rækkeviddeangst. En vigtig forudsætning for udrulningen af elbiler er derfor let adgang til offentlige tilgængelige ladestander. Mod nuværende knap 300.000 offentlige tilgængelige ladestander i EU og et estimeret behov liggende mellem 3 -9 mio., er der et stort behov for en hurtig og signifikant udrulning af disse.

Wind Denmark bemærker, at det er et uomtvisteligt faktum, at effekten af AFID mildest talt har været marginal, grundet det generelt lave ambitionsniveau, højst sandsynligt ansporet af den ikke-bindende natur af AFID. Wind Denmark finder det derfor meget positivt, at Kommissionen lægger op til, at den fremtidige regulering på området ændres til en forordning, da det gør målsætningerne for offentligt tilgængelige ladestander bindende, såvel som det vil fremskynde processen for den reelle etablering betragteligt, da flere års venten ifbm. national implementering undgås.

Ligesom udrulning af infrastruktur for den direkte elektrificering, hilser Wind Denmark det ligeledes velkomment, at Kommissionens fokuserer på at understøtte udviklingen af alternative VE-brændstoffer til den del af transportsektoren, som umiddelbart ikke kan elektrificeres. Dog er Wind Denmark en anelse betænkelige mht. til udrulningen af brint-tankeinfrastruktur for landbaserede køretøjer. Grunden herfor skal først og fremmest findes i, at kombinationen af det relative høje delmål for de såkaldte RFNBOs jf. revision af VEII, og en massiv udrulning brinttankeanlæg risikerer at føre til et kunstigt højt optag af brintkøretøjer på bekostning af elkøretøjer – en udvikling som ikke er foreneligt med princippet om energieffektivitet først.

Slutteligt anfører Wind Denmark, at det er kritisabelt, at Kommissionen har valgt at videreføre promovning af fossile transportbrændstoffer i form af komprimeret og flydende naturgas, der ikke er kompatibel med EU's 2030 og 2050 klimamål, eftersom:

1. Der er tale om ofte store og investeringstunge aktiver (særligt for LNG) og derfor lange tilbagebetalingstider, hvilket resulterer i en øget risiko for fossilt lock-in og stranded assets for den del af transportsektoren, som køber sig ind i fatamorganafortællingen om det såkaldte ”overgangsbrændsel”.



2. EU estimerer at kun 2.7-3.7% af det forventede samlede Europæiske gas-forbrug i 2030 kan dækkes af biogas/biometan, hvilket de facto betyder, at man med forordningen for alternative drivmidler promoverer og understøtter fossil transport.

I en såkaldt well to wheel (WTW), hvor opstrøms udledninger og metan-udslip medregnes, er GHG-gevinsten i bedste fald meget lille og i værste fald mere klimabelastende end det fossile alternativ. Her kan det indvendes, at den teknologiske udvikling vil ændre på det billede. Udfordringen er dog, at reguleringen for CO₂-standarder for køretøjer ikke giver et incitament for lastbilfabrikanterne til at investere i sådan en udvikling, og for skibe at de nok i en rum tid endnu vil fortsætte med dual-fuel motorer som historisk har haft de største metanslip.

Danske Maritime ser positivt på 'klar til 55'-pakken, der skal gøre EU-landene i stand til at nå målet om mindst 55% reduktion af CO₂-emissionerne i 2030. Danske Maritime finder, at EU viser handlekraft i forhold til klimaudfordringen, og de danske maritime virksomheder har løsninger som både i land og ombord på skibe kan bidrage til opfyldelse af målene.

Danske Maritime ser positivt på forslaget om revision af AFI-direktivet, men bemærker, at krav om brug af landstrøm under havneophold med fordel kan udvides.

Danske Maritime finder, at det er forbundet med betydelige investeringer at udvikle og installere udstyr til landstrøm, både i havne og ombord på skibe. Danske Havne finder, at det for at sikre udbredelsen af mere klimavenlige teknologier er vigtigt for såvel den maritime industri som redere at have vished for, at det udstyr, der investeres i, reelt vil kunne anvendes bredt i praksis.

På den baggrund hilser Danske Maritime revisionen af direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer velkommen.

Danske Maritime finder det positivt, at der stilles krav om forsyning af landstrøm til passager- og containerskibe i TEN-T havne.

Danske Maritime finder, at kravet om brug af landstrøm med fordel også kan udvides til at gælde andre større havne, som ikke har TEN-T status, ligesom landstrøm til andre skibstyper kan overvejes.



Danske Maritime påpeger, at det i forbindelse med etablering af landstrømsanlæg er vigtigt at huske på, at det ikke alene er tale om forsyning af landstrøm under havneophold til skibe som sejler på konventionelt brændsel, men også, at landstrøm med tiden kan muliggøre fuld elektrificering (opladning) af skibe som sejler på kortere ruter. Det forudsætter dog investeringer i kabler og andet udstyr til opladning.

Det er ligeledes forbundet med store investeringer at udvikle motorer og tilpasse skibe til brug af alternative brændstoffer ombord på skibe. Ofte kræves nye motor- og tankanlæg m.v. Det er derfor vigtigt for såvel den maritime industri som redere at have vished for, at det udstyr, der investeres i, reelt vil kunne anvendes bredt i praksis og at de alternative brændstoffer, som skibe og havne gør klar til, vil være bredt tilgængelige.

Der er derfor behov for investeringer i infrastruktur til udbredelse af de nye brændstoffer – særlig i begyndelsen, indtil brændstoffet bliver bredt tilgængeligt i de fleste havne. Her kan EU i form af såvel støtte til udvikling, etablering og initial drift af pilotanlæg spille en vigtig rolle.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det forventes, at forslaget til forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer vil blive behandlet ved TTE(transport)-rådsmødet med henblik på opnåelse af generel indstilling i Rådet.

Forslaget til AFI-forordning har været ét blandt det slovenske formandskabs hovedprioriteter, og der har generelt været holdt en høj mødefrekvens på arbejdsgruppeniveau for at opnå fremdrift i forhandlingerne i efteråret 2021.

Det franske formandskab genoptog AFIR-forhandlingerne ultimo februar 2022 og siden har der igen været en høj mødefrekvens på arbejdsgruppeniveau for at opnå fremdrift i forhandlingerne frem mod Rådsmødet den 2. juni 2022, hvor der sigtes efter at opnå en generel indstilling.

Der har under forhandlingerne af forslaget tegnet sig klare grupperinger af medlandslande med forskellige ambitionsniveauer.



For at opnå fremdrift i forhandlingerne har det franske formandskabet fremsat en række kompromisforslag, som har trukket forslaget tilbage i en mere ambitiøs retning, der er tættere på Kommissionens forslag i forhold til de forhandlinger der fandt sted under slovensk formandskab, men hvor der bl.a. foreslås en øget fleksibilitet for så vidt angår de fastsatte effekt- og afstandskrav for ladeinfrastruktur i medlemslandene på strækninger langs TEN-T-nettet med lavere trafikintensitet, samt via en "bidirectionel"-klausul, der gør det muligt alene at etablere ladeinfrastruktur i én kørselsretning, såfremt ladeinfrastrukturen kan tilgås fra begge kørselsretninger.

For så vidt angår krav til brintinfrastrukturen er der bred principiel støtte til kravene, men samtidig har flere medlemsstater givet udtryk for, at det på nuværende tidspunkt er vanskeligt at binde sig til konkrete mål for etableringen af infrastrukturen, da man endnu ikke ved, hvordan markedsudviklingen bliver, og hvordan brintteknologien udvikles. Mht. LNG-infrastrukturen til vejtransport har en række medlemsstater udtrykt præference for at forlænge perioden for kravene til LNG-infrastrukturen fra 2025 til 2030. På den anden side har en anden gruppe medlemsstater i varierende grad udtrykt skepsis ift. at inkludere en bestemmelse for LNG for fremtidig vejtransport. Endeligt har enkelte medlemsstater også ønsket krav om etablering af CNG-infrastruktur tilføjet til forslaget.

I forbindelse med forhandlingerne vedr. elektricitetsforsyning i havne er der generel enighed blandt medlemsstaterne om behovet for at sikre konsistens mellem AFIR og FuelEU Maritime-forslaget og understøtte harmonisering på tværs af EU-forslagene. Fsva. elektricitetsforsyning til stationære fly er der generel støtte blandt medlemsstaterne til det franske formandskabs seneste kompromisforslag.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen hilser Europa-Kommissionens Fit for 55-pakke velkommen. Regeringen ønsker en ambitiøs og omkostningseffektiv klimaindsats i EU, der kan realisere EU's klimamål for 2030 samt drive den grønne omstilling både i Danmark og hele EU mod klimaneutralitet i senest 2050.

Regeringen finder, at man i EU bør have et højt ambitionsniveau for udrulning af infrastruktur for alternative drivmidler til transport. Regeringen finder det positivt, at Europa-Kommissionen med forslag til forordning om infrastruktur for alternative brændstoffer



(AFIR) adresserer behovet for udrulning af alternativ drivmiddelinfrastruktur til transport i medlemsstaterne, herunder ved at foreslå fælleseuropæiske mål for medlemsstaternes udrulning af infrastruktur for alternative drivmidler til vejtransport, skibsfart samt fly på standpladser i lufthavne, idet regeringen finder, at fælleseuropæiske mål kan være et effektivt middel til at fremme grøn omstilling i Danmark og i hele EU.

Regeringen støtter forslaget overordnede målsætning. Danmarks høje ambitionsniveau for den grønne omstilling betyder, at fælleseuropæiske krav kan være en markant fordel for Danmark, idet ambitiøse EU-krav kan bidrage til at drive den teknologiske udvikling og derigennem medvirke til en mere omkostningseffektiv omstilling, samtidig med at der sikres mere ligeværdige konkurrencevilkår for erhvervslivet. Det er afgørende, at den grønne omstilling understøttes fra europæisk side med ambitiøse krav for udrulning af alternativ drivmiddelinfrastruktur i EU, dog bør kravene udarbejdes, så de i et vist omfang tager højde for lokale forhold i medlemsstaterne.

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget blev forelagt Folketingets Europaudvalg den 2. december 2021 til forhandlingsoplæg.

Forslaget blev forelagt Folketingets Europaudvalg den 15. oktober 2021 under punktet *siden sidst*.

Der er blevet oversendt grund- og nærhedsnotat den 27. september 2021.