



## NOTAT

27. september 2022

2021-3031

### **Kommissionens forslag til revision af TEN-T-forordningen**

Kommissionen offentliggjorde den 14. december 2021 forslag til revision af TEN-T-forordning, og den 27. juli 2022 offentliggjorde Kommissionen et ændringsforslag til det oprindelige forslag. Formålet med ændringsforslaget er at tilpasse TEN-T-forordningen som følge af krigen i Ukraine, hvor Kommissionen blandt andet foreslår at fjerne Rusland og Belarus fra TEN-T-nettet.

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

#### **Formål og indhold**

Med revisionen af forordningen tilføjes det tredje lag i TEN-T samarbejdet med tilføjes af en grønnere europæisk infrastruktur med det formål at understøtte trivsel af grønne transportformer, samt synergien mellem disse. Hertil skal TEN-T-nettets modstandsdygtighed over for klimaforandringer forbedres og implementeringen skal gøres mere effektiv ved at sikre bedre rapporterings- og overvågningsinstrumenter.

Der foreslås samtidig nye krav for transportområderne omfattet i TEN-T forordningen, hvilket er jernbaneområdet, vejområdet, det maritime område, luftfartsområdet, indre vandveje, multimodale godsterminaler og byknudepunkter.

#### **Forhandlingsituationen**

I forhandlingerne har medlemsstaterne overordnet set udtrykt opbakning til Kommissionens forslag, hvor alle medlemsstater har udtrykt sig positivt over for intentionen og formålet med forslaget.

Flere medlemsstater har dog udtrykt bekymring over, at blandt andet kravet om byknudepunkter gøres obligatorisk uanset samfundsøkonomiske hensyn, og at Kommissionen får beføjelser i im-



plementeringen af forordningen, som ikke afspejler medlemslandenes suverænitet på området samt at administrative byrder overstiger gevinsten ved dem.

Der er i forbindelse med forhandlingerne udarbejdet en række kompromisforslag, som generelt imødekommer medlemsstaternes bekymringer. Disse går bl.a. på at gøre infrastrukturkravene, herunder kravet til byknudepunkter, fleksible ift. samfundsøkonomiske hensyn, at indskrænke af Kommissionens beføjelser samt en reduktion af medlemsstaternes administrative byrde, bl.a. ved at lempe på rapporteringskrav.

### **Regeringens generelle holdning**

Regeringen ser positivt på forslaget om revision af forordningen med henblik på at sikre, at forordningens krav og forpligtigelser er tidssvarende. Regeringen støtter op om den overordnede målsætning om udbygningen af et fælles europæisk transportsystem, der har til formål at effektivisere og øge mobiliteten samt at bidrage til og understøtte målsætningerne, som er fastsat i Den europæiske grønne pagt.

Samtidig ser regeringen det som positivt, at der i kompromisforslaget gives fleksibilitet til de enkelte medlemslande; at de administrative omkostninger har et fornuftigt niveau samt; at Kommissionens rolle i implementeringen følger praksis på området. Regeringen finder det vigtigt, at disse forslag fastholdes.

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

På vejområdet finder regeringen det vigtigt, at medlemsstaterne ikke forpligtiges til at sikre opfyldelse af kravet om, at der langs TEN-T-nettet skal være etableret sikre parkeringsområder med en maksimal afstand på 100 km mellem parkeringsområderne. Tilvejebringelsen af øget kapacitet, som sikrer, at lastbilschauffører kan afholde deres lange hvil, er en opgave, der tilfalder erhvervet og ikke medlemsstaterne.