

GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

7. oktober 2022
2021-911

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

KOM (2022) 384.

Nyt notat.

1. Resume

Europa-Kommissionen fremsatte den 27. juli 2022 ændringsforslag til forordning om revision af det transeuropæiske transportnet (TEN-T).

Med forslaget foretager Europa-Kommissionen en række justeringer i det oprindelige forslag til revision af TEN-T-forordning som fremsat den 14. december 2021.

Europa-Kommissionen har valgt at fremsætte forslaget som følge af Ruslands invasion af Ukraine. Formålet med ændringsforslaget er tredelt. For det første ønsker Europa-Kommissionen at styrke samarbejdet med Ukraine og Republikken Moldova ved at integrere de to lande yderligere i TEN-T-samarbejdet. For det andet ønsker Europa-Kommissionen at ophæve samarbejdet med Rusland og Ukraine på TEN-T-området. For det tredje ønsker Europa-Kommissionen at øge interoperabiliteten på TEN-T-jernbanenettet ved at stille øgede krav til brugen af den fælleseuropæiske sporvidde på TEN-T-jernbanenettet.

Ændringsforslaget forventes ikke at have lovgivningsmæssige eller økonomiske konsekvenser.

Regeringen støtter, at man også på TEN-T-området styrker samarbejdet med Ukraine og Republikken Moldova. Regeringen fordømmer på det stærkeste Ruslands invasion af Ukraine, hvorfor



regeringen støtter, at man ophæver samarbejdet med Rusland og Belarus.

Regeringen noterer sig, at der i ændringsforslaget stilles krav om brugen af den fælleseuropæiske standard for sporvidden på jernbaneskiner. Regeringen bemærker, at kravet ikke har betydning for Danmark, idet den fælleseuropæiske standard allerede benyttes i dag.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen har ved KOM (2022) 384 af 27. juli 2022 fremsat ændringsforslag til forslag til forordning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet. Den danske sprogversion er sendt til Rådet den 4. oktober 2022.

Med ændringsforslaget foretager Europa-Kommissionen visse justeringer i det oprindelige forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, som fremsat den 14. december 2021. Ændringsforslaget er fremsat som følge af Ruslands invasion af Ukraine. Grund- og nærhedsnotat for det oprindelige forslag er forelagt Folketingets Europaudvalg den 18. februar 2022. Transportministeren tog forhandlingsoplæg på forslaget den 5. maj 2022.

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

3. Formål og indhold

Europa-Kommissionens formål med ændringsforslaget er at sikre bedre sammenhæng mellem EU og Unionens nabolande, Ukraine og Republikken Moldova. Hertil ønsker Europa-Kommissionen at øge interoperabiliteten på det europæiske jernbanenet. Endeligt ønsker Europa-Kommissionen at ophæve TEN-T-samarbejdet med Rusland og Belarus.

Europa-Kommissionen fremsætter med ændringsforslaget fem justeringer til det oprindelige TEN-T-forslag.



For det første foreslår Europa-Kommissionen, at fire europæiske transportkorridorer udvides til også at omfatte Ukraine og Republikken Moldova.

For det andet ønsker Europa-Kommissionen at ophæve samarbejdet med Rusland og Belarus ved at fjerne de to lande fra det geografiske TEN-T-net. Af Europa-Kommissionens forslag følger det, at samarbejdet med Belarus på TEN-T-området kan genoptages i fremtiden, såfremt en demokratisk transition finder sted i landet.

For det tredje vil det, som følge af Europa-Kommissionens ønske om at ophæve TENT-samarbejdet med Rusland og Belarus, ikke længere være en høj prioritet at opgradere EU's grænseoverskridende forbindelser til Rusland og Belarus. Europa-Kommissionen foreslår derfor, at nedgradere en række TEN-T-strækninger fra Finland, Estland, Letland, Litauen og Polen til disse to tredjelande. Strækningerne nedgraderes fra at være strækninger på TEN-T-hovednettet til at være strækninger på det samlede TEN-T-net.

For det fjerde ønsker Europa-Kommissionen at tilpasse de geografiske TEN-T-kort for Ukraine, som besluttet ved KOM (2022) 5056.

For det femte foreslår Europa-Kommissionen at indsætte en ny bestemmelse i TEN-T-forordning om, at alle nye jernbanestrækninger skal udvikles med den fælleseuropæiske sporvidde. Hertil skal de lande, der benytter en anden sporvidde end den fælleseuropæiske sporvidde (Finland, Estland, Letland, Litauen, Portugal og Spanien) udarbejde en overgangsplan, der redegør for, hvordan de pågældende lande vil opgradere eksisterende jernbanestrækninger til den fælleseuropæiske standard for sporvidder. Irland, der også benytter en anden sporvidde, er undtaget fra kravet, idet Irland ikke har en fysisk landbaseret grænser til andre medlemsstater.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver. Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

5. Nærhedsprincippet

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



I henhold til TEUF er formålet med de transeuropæiske net at gøre det muligt for EU-borgerne, de erhvervsdrivende og de regionale samfund at få fuldt udbytte af et område uden indre grænser. Med disse net vil der også blive taget hensyn til behovet for at styrke den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed i Unionen og behovet for at 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 der med denne politik fokuseres på en fælleseuropæisk netordning på tværs af grænserne. Et net af denne art kan naturligvis ikke etableres af en medlemsstat alene.

Tilsvarende er en bedre sammenkobling af Unionens transportnet med tilgrænsende tredjelande såsom Ukraine og Republikken Moldova mere effektiv, hvis den gennemføres på EU-plan og ikke individuelt på nationalt plan.

Det samme gælder Unionens reaktion på Ruslands angrebskrig mod Ukraine, som indebærer, at transportforbindelserne med Rusland og Belarus nedprioriteres. Dette kræver også en koordineret tilgang i hele Unionen.

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet artikel 171 i TEUF fastslår, at Unionen skal oprette et sæt retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet. Af artikel 171 fremgår det ligeledes, at Unionen skal iværksætte enhver form for aktion, som måtte være nødvendig for at sikre nettenes interoperabilitet, navnlig inden for harmonisering af tekniske standarder. Samtidig følger det af artikel 171, at Unionen kan beslutte at samarbejde med tredjelande for at fremme projekter af fælles interesse og sikre nettenes interoperabilitet.

Regeringen finder på baggrund heraf, at Europa-Kommissionen har beføjelser til at fremsætte forslag for så vidt angår det transeuropæiske transportnet, hvori der fastsættes bestemmelser om fælleseuropæiske tekniske standarder på jernbaneområdet og samarbejde med tredjelande.



6. Gældende danske ret

Den nuværende TEN-T-forordning (EU) 1315/2013, som regulerer udviklingen og implementeringen af TEN-T-nettet, er direkte gældende i dansk ret.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Ændringsforslaget forventes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser

Ændringsforslaget forventes ikke at have statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Ændringsforslaget forventes ikke at have andre konsekvenser eller konsekvenser for beskyttelsesniveauet.

8. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for transport den 22. august 2022.

Transportministeriet har modtaget følgende høringssvar:

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv har modtaget høringen i EU-Specialudvalget for Transport den 22. august 2022.

Ændringsforslaget har blandt andet til formål at sikre forsynings-sikkerheden imellem EU og Ukraine og EU og Moldova ved at udvide fire europæiske transportkorridorer til de to nævnte lande.

Herudover har ændringsforslaget til formål at sikre ens standarder for de anvendte mål for jernbanenettet, idet forskellige mål hindrer interoperabiliteten på tværs af landegrænser.

Dansk Erhverv støtter ændringsforslaget til TEN-T-forordningen, da det bidrager til at styrke samhandelen mellem Ukraine og Moldova og EU samt at sikre forsynings-sikkerheden både til og fra EU og videre til verdensmarkedet.



Vi har ingen yderligere bemærkninger.

Dansk Industri

DI Transport har modtaget ovennævnte høring vedr. EU-Kommissionens ændringsforslag til forslag til forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (forslag til revision af TEN-T-forordning), som offentliggjort den 14. december 2021.

DI Transport kan støtte ændringsforslaget og den tilpasning, der følger af såvel forordningen som de relevante TEN-T hovednetkorridorer og kort i bilagene. Det skønnes hensigtsmæssigt at bringe forordningen på linje med EU-Kommissionens meddelelse af 12. maj 2022 vedr. "Solidarity Lanes".

Forslagets bestemmelser vil endvidere styrke det europæiske jernbanenet, herunder fsva den europæiske standard nominelle sporvidde på 1 435 mm.

Forbrugerrådet Tænk

Forbrugerrådet Tænk velkommer Kommissionens ændringsforslag til forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet med henblik på at understøtte og afhjælpe situationen i Ukraine.

Forbrugerrådet Tænk har ingen yderligere bemærkninger ud over de tidligere fremsendte bemærkninger af 14. januar 2022, men står til rådighed ved yderligere spørgsmål.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

I de indledende forhandlinger har alle medlemsstater overordnet set udtrykt støtte til at tilpasse hovednetkorridorerne på TEN-T-nettet med henblik på at inkludere Ukraine og Republikken Moldova yderligere i TEN-T-samarbejdet.

For så vidt angår Europa-Kommissionens forslag om brugen af den fælleseuropæiske standard for sporvidder på TEN-T-jernbanenet, har flere af de medlemsstater, der benytter en anden sporvidde end den fælleseuropæiske standard, i varierende grad udtrykt en vis skepsis over for de nye krav.



10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen hilser Europa-Kommissionens ændringsforslag velkomment og støtter, at fire af de i alt ni hovednetkorridorer på TEN-T-nettet justeres med det formål at integrere Ukraine og Republikken Moldova yderligere i TEN-T-samarbejdet. Krigen i Ukraine har været med til at tydeliggøre behovet for etablering af fælleseuropæiske transportstandarder med EU's nabolande, hvorfor man fra regeringens side finder det fornuftigt at integrere Ukraine og Republikken Moldova yderligere med henblik på at sikre et øget samarbejde og fælles transportstandarder.

Regeringen fordømmer på det stærkeste Ruslands invasion af Ukraine. Regeringen støtter derfor også Europa-Kommissionens forslag om at fjerne Rusland og Belarus fra det geografiske TEN-T-net, idet et samarbejde med Rusland og Belarus om TEN-T-politikken ikke er ønskværdigt.

Regeringen noterer sig, at Europa-Kommissionen med forslaget stiller krav om brugen af den fælleseuropæiske standard for sporvidder ved etablering af nye jernbanestrækninger på TEN-T-nettet. Regeringen bemærker, at Danmark allerede i dag benytter den fælleseuropæiske standard.

Regeringen finder, at et krav om brugen af en fælleseuropæisk sporvidde til udviklingen af nye jernbanestrækninger kan være med til at øge interoperabiliteten på TEN-T-jernbanenet. Regeringen bemærker dog, at der samtidig kan være større økonomiske omkostninger forbundet med kravet for de medlemsstater, der i dag på dele eller hele deres jernbanenet benytter en anden standard end den fælleseuropæiske. Ligesom for alle andre infrastrukturkrav, som fremsat i det oprindelige forslag til revision af TEN-T-forordning, finder regeringen det vigtigt, at der foretages en proportionalitetsafvejning mellem kravets økonomiske konsekvenser og den EU-merværdi, som kravet medfører.

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Ændringsforslaget er ikke tidligere forelagt Folketingets Europaudvalg.

Der er sendt samlenotat til Folketingets Europaudvalg for det oprindelige forslag til revision af TEN-T-forordning (KOM (2021) 812) den 27. april 2022.



Side 8/8

Der er sendt grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg for det oprindelige forslag til revision af TEN-T-forordning (KOM (2021) 812) den 18. februar 2022.