



Bruxelles, den 13. maj 2022
(OR. fr)

8784/22

LIMITE

TRANS 265
CODEC 619

Interinstitutionel sag:
2021/0420(COD)

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanters Komité/Rådet
Tidl. dok. nr.:	ST 6840/1/22 REV 1 ST 7456/22 ST 7750/22 ST 7919/22
Komm. dok. nr.:	ST 15109/21
Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og forordning (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013 – Situationsrapport – Udveksling af synspunkter

I. INDLEDNING

1. Den 14. december 2021 fremlagde Kommissionen forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og forordning (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013¹. Forslaget blev fremlagt som en del af en pakke med fire initiativer, der har til formål at modernisere EU's transportsystem og støtte omstillingen til renere, grønnere og mere intelligent mobilitet ved at forbedre nogle af dens centrale komponenter såsom det transeuropæiske transportnet (TEN-T), intelligente transportsystemer, grænseoverskridende jernbanetransport over lange afstande samt mobilitet i byerne.

¹ ST 15109/21.

2. Den foreslåede revision af TEN-T-politikken har til formål at opbygge et pålideligt, problemfrit transeuropæisk transportnet af høj kvalitet, som sikrer bæredygtig konnektivitet i hele EU uden fysiske mangler, flaskehalse eller manglende forbindelser i 2050. Dette net skal bidrage til at nå Unionens mål for bæredygtig mobilitet, til et velfungerende indre marked og til økonomisk, social og territorial samhørighed i EU. Det bør udvikles gradvist i etaper med foreslåede frister i 2030, 2040 og 2050.
3. Forslaget har følgende fire hovedformål:
 - i) gøre transporten grønnere ved at tilvejebringe et passende infrastrukturgrundlag for at reducere trængslen og drivhusgasemissionerne og i videre forstand de negative eksterne virkninger af transport
 - ii) lette en smidig og effektiv transport, fremme multimodalitet og interoperabilitet mellem transportformerne og bedre integrere byknudepunkter i nettet
 - iii) øge TEN-T-nettets modstandsdygtighed over for de negative virkninger af klimaændringer og andre naturskabte risici eller menneskeskabte katastrofer
 - iv) forbedre TEN-T-forvaltningsredskabernes effektivitet og strømline instrumenterne til rapportering om og overvågning af gennemførelsen af TEN-T.

II. STATUS OVER ØVRIGE INSTITUTIONERS ARBEJDE

4. Europa-Parlamentet har udpeget Transport- og Turismeudvalget (TRAN) som korresponderende udvalg for dette forslag. Dominique Riquet (Renew, Frankrig) og Barbara Thaler (PPE, Østrig) er blevet udpeget til ordførere.
5. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse den 23. marts 2022. Regionsudvalget skal efter planen vedtage sin udtalelse om forslaget i oktober 2022.

III. STATUS OVER RÅDETS ARBEJDE

6. Forslaget og konsekvensanalysen blev forelagt Gruppen vedrørende Transport - Intermodale Spørgsmål og Net den 6. og 13. januar 2022, og artiklerne blev derefter drøftet i detaljer mellem januar og maj 2022. Ca. 15 af gruppens møder har således været afsat til behandling af forslaget i løbet af dette halve år. Efter en detaljeret gennemgang af hvert af kapitlerne i januar og februar udarbejdede formandskabet flere noter med spørgsmål til delegationerne om de vigtigste aspekter af forslaget og anmodede medlemsstaterne om at udstikke retningslinjer vedrørende de behandlede emner for at fremme den individuelle og fælles forståelse af de pågældende spørgsmål.
7. Efterfølgende udarbejdede formandskabet flere kompromisforslag², som dækker væsentlige dele af forslaget og forsøger at tage hensyn til de fleste af medlemsstaternes bemærkninger.

IV. VIGTIGSTE SPØRGSMÅL OG FREMSKRIDT

Generelle bemærkninger

8. Delegationerne hilste generelt revisionen af forordningen velkommen som en mulighed for at bidrage til udviklingen af et bæredygtigt, effektivt og modstandsdygtigt fælles europæisk transportområde. Ligeledes blev forslaget om at udvikle eller modernisere nettet i tre faser (2030, 2040 og 2050 for henholdsvis hovednettet, det udvidede hovednet og det samlede net) støttet.
9. Desuden blev forslaget om at tilpasse godstogskorridorerne til hovednetkorridorerne for at oprette europæiske transportkorridorer også hilst velkommen.

² ST 6840/1/22 REV 1.
ST 7456/22.
ST 7750/22.
ST 7919/22.

10. Flere delegationer understregede, at TEN-T-forslaget indebærer et samspil med andre forslag på det transportpolitiske område, navnlig AFIR-forordningen og ITS-direktivet, og understregede vigtigheden af at fastholde god sammenhæng med disse forslag.
11. Generelt bemærkede delegationerne, at forslaget væsentligt øger de krav, som hele nettet skal opfylde, med det hovedformål at råde over ensartet, højtydende og fuldt interoperabel infrastruktur, der kan bidrage til dekarbonisering og multimodalitet. For at opnå dette fastsættes det bl.a. i forslaget, at de fleste af de krav til jernbaneinfrastruktur, der håndterer gods, som i øjeblikket gælder for hovednettet, også bør udstrækkes til det nye udvidede hovednet og det samlede net, herunder forbindelser på den sidste kilometer. Desuden foreslår Kommissionen, at gennemførelsen af visse forpligtelser fremskyndes i forhold til den nuværende forordning. Selv om medlemsstaterne generelt ikke satte spørgsmålstejn ved princippet om højere krav, understregede mange, at disse krav fortsat bør stå i et rimeligt forhold til og være tilpasset de forventede funktionaliteter og trafikniveauer. I den forbindelse blev der givet udtryk for særlig bekymring over de stigende krav vedrørende det udvidede hovednet og det samlede net.
12. Desuden bemærkede flere medlemsstater, at den videre udvikling af TEN-T-nettet, herunder anvendelsen af nye krav og fremskyndelsen af visse frister, vil kræve betydelige investeringer fra medlemsstaternes side. Kommissionen anslår disse investeringer til 50 mia. EUR om året i henhold til den nuværende forordning og yderligere 16 mia. EUR om året som følge af revisionen frem til 2050. Flere medlemsstater understregede derfor vigtigheden af at være realistisk ved at tage hensyn til deres finansieringsevne og behovet for støtte til disse bestræbelser i form af passende finansielle ressourcer ud over den nuværende flerårige finansielle ramme, herunder til projekter vedrørende det udvidede TEN-T-hovednet og det samlede TEN-T-net.

Bemærkninger til bestemte spørgsmål

13. **Generelle principper og almindelige bestemmelser** (kapitel I og II): Formandskabet har udarbejdet to kompromisforslag, som, samtidig med at den generelle logik og ambitionsniveauet i Kommissionens forslag fastholdes, forsøger at præcisere og afklare visse aspekter og tage hensyn til de fleste af de betænkeligheder, som medlemsstaterne har givet udtryk for, hvoraf en af de mest fremtrædende vedrører genindførelsen af bestemmelsen om projekters modenhed, om overholdelse retlige procedurer og om de finansielle midler, der er til rådighed, uden dog at foregribe medlemsstaternes tilsagn om finansiering. Ændringerne i det seneste kompromis (ST 6840/1/22 REV 1) opnåede forholdsvis bred støtte fra delegationerne.
14. **Bestemmelser om særlige krav til de enkelte transportformer** (kapitel III): Artiklerne i kapitel III er afgørende for forslaget, da de fastsætter de særlige krav til de enkelte transportformer samt til multimodale godsterminaler og byknudepunkter.
- i) **Jernbanetransportinfrastruktur**: Jernbanetransportens, både gods- og passagertransportens, afgørende rolle i opfyldelsen af målene for EU's politik for bæredygtig transport anerkendtes bredt. Samtidig gav tilføjelsen af nye krav, såsom P400-læsseprofilet, drift af godstog med en længde på mindst 740 m på hele nettet, minimumshastigheden på 160 km/h for personbefordringslinjer på hovednettet og det udvidede hovednet, fremskyndelsen af ERTMS-udrulningen samtidig med sløjfningen af klasse B-signalsystemer på hele nettet og udstrækningen af kravene til alle forbindelser på den sidste kilometer anledning til spørgsmål og betænkeligheder. Gennemførelsen af disse krav vil kræve meget store investeringer og betydelige arbejder på eksisterende og endda nyligt færdiggjorte jernbanelinjer. Disse bestemmelser bør undersøges nærmere efterfølgende.

- ii) **Vejtransportinfrastruktur:** Med henblik på at forbedre trafiksikkerheden omfatter forslaget en udstrækning til det samlede net af forpligtelsen til at bygge veje med adskilte kørebaner uden vejkryds i samme niveau og uden indkørsler til privat ejendom. Denne bestemmelse rejste spørgsmål fra medlemsstaterne, idet nogle understregede den uforholdsmæssige karakter under visse omstændigheder og mindede om, at infrastruktur kun er en af flere faktorer, der fremmer trafiksikkerheden.
- iii) **Lufttransportinfrastruktur:** Medlemsstaterne var generelt enige i målet om at forbedre konnektiviteten mellem lufthavne og personbefordring med jernbane. Målet om at forbinde alle hovednettets lufthavne og de vigtigste af det samlede nets lufthavne med fjerntogsnettet senest i henholdsvis 2030 og 2050 forekom imidlertid nogle meget ambitiøst og vanskeligt at nå. Derfor anmodede flere delegationer om, at undtagelserne udvides og præciseres, og nogle foreslog, at rene kollektive transporttjenester bør tages i betragtning som et muligt alternativ til en jernbaneforbindelse direkte i lufthavnen.
- iv) **Infrastruktur for transport ad indre vandveje:** Selv om der var bred opbakning til princippet om at fremme transport ad indre vandveje, gav medlemsstaternes forpligtelse til i hvert fald i visse perioder af året at sikre en dybde i sejlrenden på mindst 2,5 m og en højde under broer på 5,25 m ved fastsatte referencevandniveauer anledning til fortolkningstvivl. Nogle delegationer mente også, at de gennemførelsesbeføjelser, der er tillagt Kommissionen, er for vidtgående og bør begrænses. Disse bestemmelser bør undersøges nærmere efterfølgende.
- v) **Søtransportinfrastruktur:** Medlemsstaterne hilste generelt begrebet det europæiske maritime rum og medtagelsen af nærskibsforbindelser mellem havne i samme medlemsstat velkommen. Nogle medlemsstater gav udtryk for betænkeligheder ved forpligtelsen til at forbinde søhavne på det samlede net med jernbaneinfrastrukturen, da dette i nogle tilfælde kan føre til store investeringer.

- vi) **Multimodale godsterminaler:** Der var almindelig enighed om, at multimodale terminaler er af stor betydning for bedre integration mellem transportformerne og for omstillingen til mere effektiv og bæredygtig transport. Selv om princippet om at ledsage og støtte indførelsen af sådanne terminaler generelt blev støttet, gav medlemsstaternes forpligtelse til at sikre, at hvert byknudepunkt senest i 2040 har en multimodal godsterminal, dog anledning til betænkeligheder hos flere delegationer. Mange af dem påpegede, at multimodale godsterminaler hovedsagelig er blevet udviklet og drives af private virksomheder uden nogen kontraktlig eller juridisk forbindelse med offentlige myndigheder. De udtrykte derfor tvivl om, hvorvidt disse strenge forpligtelser skal påhvile medlemsstaterne.
- vii) **Byknudepunkter:** Generelt var der støtte til målet om at tage bedre hensyn til byknudepunkter i nettet, navnlig med henblik på at forbedre forbindelserne på "den sidste kilometer", og anerkendelse af den rolle, som planerne for bæredygtig bytrafik spiller for realisering af bæredygtig byudvikling. Flere medlemsstater mente dog også, at kravene om indførelse af planer for bæredygtig bytrafik og om dataovervågning senest den 31. december 2025 samt kravet om etablering af multimodale godsterminaler, som kan betjene byknudepunkterne, udgør en stor udfordring. Desuden understregede flere medlemsstater, at planlægningen af bæredygtig bytrafik henhører under de lokale myndigheders kompetence, og at nærhedsprincippet derfor bør finde anvendelse.
15. **Bestemmelser om intelligent og modstandsdygtig transport (kapitel IV):** Med hensyn til infrastrukturens modstandsdygtighed var delegationerne enige om, at det er vigtigt at tage fuldt ud højde for denne udfordring, men anerkendte samtidig, at medlemsstaterne stillet over for en mangfoldighed af projekter af fælles interesse, hvoraf nogle skyldes private initiativtagere eller lokale myndigheder, næppe kan holdes eneansvarlige herfor. Flere delegationer mente, at der bør fastsættes yderligere krav til modstandsdygtighed over for klimaændringer for at sikre retssikkerheden i forbindelse med projekterne.

Med hensyn til vedligeholdelse af infrastruktur anerkendte hovedparten af delegationerne dens afgørende rolle i opretholdelsen af TEN-T-infrastrukturens høje service- og sikkerhedsniveau, men mente, at bestemmelserne pålægger medlemsstaterne flere nye forpligtelser, som vil få betydelige konsekvenser for planlægningen af og omkostningerne ved vedligeholdelsen af infrastrukturen, som de alene er ansvarlige for og finansierer i dag. Artiklen om risici for sikkerheden eller den offentlige orden er ikke blevet drøftet i detaljer på nuværende tidspunkt.

16. **Gennemførelse af instrumenterne for de europæiske transportkorridorer og horisontale prioriteter - styring** (kapitel V): Medlemsstaterne støttede generelt de europæiske koordinators arbejde, navnlig i deres rolle som neutrale formidlere i forbindelse med gennemførelsen af TEN-T-nettet, og støttede en udvidelse af deres indsats. Flere medlemsstater mente dog, at visse af de foreslåede opgaver rækker betydeligt videre end denne rolle og kan føre til overbelastning af koordinatorene. De mente navnlig, at det bør undgås, at koordinatorene også inddrages for meget i de operationelle aspekter, og at rollefordelingen bør afklares med styringsorganerne for godstogskorridorerne. Desuden tog et betydeligt antal delegationer forbehold over for den bestemmelse, der giver Kommissionen beføjelse til at vedtage gennemførelsesretsakter for hver arbejdsplan for de europæiske transportkorridorer og de to horisontale prioriteter, da de tvivler på dens merværdi, frygter, at den er bureaukratisk, og sætter spørgsmålstegn ved den måde, bindende mellemliggende milepæle udvælges, idet prioriteringen og planlægningen af infrastrukturprojekter i en medlemsstat henhører under national kompetence, uden at Unionens retningslinjer dog tilsidesættes.

17. **Fælles bestemmelser** (kapitel VI): Flere medlemsstater erkendte betydningen af rapportering, men udtrykte bekymring over det stigende antal forpligtelser vedrørende indberetning af data og opfordrede til ikke at øge den administrative byrde uforholdsmæssigt, f.eks. ved at gennemføre princippet om "fortæl os det kun én gang".

Med hensyn til forpligtelsen til at tilpasse de nationale planer til Unionens transportpolitik anerkendte delegationerne vigtigheden af, at de nationale planer er i overensstemmelse med de forpligtelser, der er indgået på EU-plan. De understregede også, at disse planer ofte har et bredere anvendelsesområde og sætter europæiske, nationale og lokale udfordringer i perspektiv. Desuden erklærede flere, at det vil være vanskeligt at overholde de foreslåede meddelelsesfrister med henblik på høring af Kommissionen om deres udkast til planer, inden de vedtages. Endelig er der stadig behov for en detaljeret gennemgang af artiklen om ændring af forordning (EU) nr. 913/2010.

Andre spørgsmål

18. **Undtagelser:** I forslaget fastsættes det, at der kan anmodes om undtagelser fra visse krav i behørigt begrundede tilfælde og på visse betingelser, herunder en specifik socioøkonomisk analyse af den enkelte situation. Kommissionen vil indrømme undtagelser ved hjælp af gennemførelsesretsakter.

Medlemsstaterne var klar over, at det altid er muligt at anmode om undtagelser, men fandt, at den foreslåede procedure kan vise sig at være besværlig, navnlig på grund af TEN-T-nettets forskelligartethed og udstrækning og de fastlagte høje krav. Af hensyn til effektiviteten og forudsigeligheden og for at mindske den administrative byrde for både Kommissionen og de interesserede parter foreslog flere medlemsstater at indføre en bredere og mere generel undtagelsesordning, som skal finde anvendelse på de relevante bestemmelser i forslaget.

19. **Kort:** Flere medlemsstater fremsatte skriftlige bemærkninger til de endnu ikke behandlede kort i bilaget til forslaget. Formandskabet agter at tage en drøftelse herom med de berørte medlemsstater i løbet af juni med deltagelse af det kommende formandskab for at sikre kontinuitet i arbejdet.

V. KONKLUSION

Formandskabet mener, at der er gjort betydelige fremskridt med forslaget, og at det udførte arbejde udgør et solidt grundlag for det videre arbejde i Rådet.

Med henblik på samlingen i TTE-Rådet den 2. juni 2022 opfordres ministrene til at notere sig situationsrapporten og udveksle synspunkter om de to spørgsmål i bilaget.

Som det fremgår af statusrapporten, har de tekniske drøftelser i Rådet gjort det muligt at nå videre i den fælles forståelse af de pågældende spørgsmål. Med henblik på at gøre yderligere fremskridt hen imod en fælles holdning i Rådet opfordrer formandskabet ministrene til at redegøre for deres synspunkter i forbindelse med nedenstående punkter inden for en maksimal taletid på 3 minutter.

1. Hvilke vigtige bemærkninger ønsker du at dele om de fem tværgående kapitler (I, II, IV, V og VI) i Kommissionens forslag og om retningslinjerne for det hidtidige arbejde med disse fem kapitler?

2. I kapitel III fastsættes de særlige krav til hver enkelt transportform samt til byknudepunkter og multimodale godsterminaler. Hvad er din analyse af Kommissionens foreslåede tilgang til dette kapitel?