

NOTAT

Dato 23. november 2011
J. nr. 2011 - 3370

**Samlenotat: Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi)
den 12. december 2011**

Dagsordenspunkt 1: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneanråde (omarbejdning). 2

Dagsordenspunkt 2: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for det transeuropæiske transportnet ('Nye TEN-T-retningslinjer').....20



Dagsordenspunkt 1: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning)

KOM (2010) 475 endelig

1. Baggrund og indhold

Direktivforslaget er fremsat af Kommissionen den 17. september 2010. Det forelå i dansk sprogversion den 21. september 2010.

Direktivforslaget er fremsat i henhold til Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) artikel 91, og beslutningsproceduren herfor er den almindelige lovgivningsprocedure, jf. TEUF artikel 294.

Direktivforslaget er en omarbejdning af den første jernbanepakke, der blev vedtaget i 2000 og trådte i kraft i 2003. Fokus for den første jernbanepakke var at sikre jernbanesektorens integration på europæisk niveau og at gøre det muligt for jernbanesektoren at tage konkurrencen op med andre transportformer.

Direktivforslaget indeholder (før selve lovteksten) en fyldig begrundelse for direktivforslaget. Det fremgår heraf, at der er en række formål med forslaget.

For det første henviser Kommissionen til, at det overordnede mål for EU's transportpolitik er at oprette et indre marked ved at udarbejde fælles politikker med henblik på at fremme en høj konkurrenceevne og en harmonisk, afbalanceret og bæredygtig udvikling af de økonomiske aktiviteter. Forslaget om at omarbejde den første jernbanepakke og dermed supplere og styrke de eksisterende foranstaltninger, der er truffet på EU-niveau, vil således bidrage til, at dette mål nås ved at lette integrationen og udviklingen af det europæiske jernbanemarked. Endvidere anføres det, at oprettelsen af et egentligt indre marked er afgørende for stimuleringen af jernbanesektoren og dennes konkurrenceevne, og at et skift fra vejtransport til jernbanetransport på grund af jernbanetransportens højere energieffektivitet vil medføre færre CO₂-emissioner og reducere antallet af andre forurenende stoffer.

For det andet er formålet med direktivforslaget en juridisk forenkling af de bestående regelsæt (bl.a. ved at samle tre direktiver i ét direktiv), en præcisering af visse uklare bestemmelser, og en modernisering af lovgivningen.

For det tredje har direktivforslaget som målsætning at afhjælpe tre alvorlige problemer, som Kommissionen påpeger hæmmer udviklingen af jernbanesektoren og dens kapacitet til at konkurrere på bæredygtig vis med andre transportformer. Det drejer sig om en uhensigtsmæssig finansiering og prisfastsættelse af infrastrukturen, vedvarende konkurrencehindringer og manglen på et passende tilsyn.



Direktivforslaget er som nævnt en såkaldt "omarbejdning" ("recast"). Det betyder, at der i princippet alene skal ske en forhandling af de ændringer og tilføjelser, som Kommissionen foreslår til de eksisterende regler (fremhævet med gråt i direktivforslaget). Der vil således ikke ske forhandling af de dele af forslaget, der blot er en videreførelse af de bestående regler.

Indholdet af de mange forskelligartede ændringer og tilføjelser, der foreslås af Kommissionen i direktivforslaget, gennemgås i det følgende, idet det bemærkes, at der ikke er tale om en udtømmende gennemgang, men en gennemgang af de nye eller ændrede foranstaltninger, som vurderes vigtige i en dansk sammenhæng.

Forvaltning af jernbanevirksomheder efter kommercielle principper

Efter de nuværende EU-regler skal jernbanevirksomheder, som direkte eller indirekte ejes eller kontrolleres af medlemsstaterne, sikres en uafhængig status i forhold til staten.

I direktivforslaget foreslås en regel om, at hvis medlemsstaten direkte eller indirekte ejer eller kontrollerer jernbanevirksomheden, må dens kontrolrettigheder i forhold til ledelsen ikke være større end de ledelsesrelaterede rettigheder, som der i henhold til national selskabsret tilstås aktionærer i private aktieselskaber.

Endvidere foreslås det, at de politiske retningslinjer, som staten måtte fastsætte for selskaber som led i udøvelsen af aktionærkontrol, kun må være af generel art og ikke må gribe ind i ledelsens specifikke forretningsmæssige beslutninger.

Adskillelse af regnskaber

I direktivforslaget foreslås præciserende regler om adskillelse af regnskaber. Det foreslås herunder, at der skal føres særskilte driftsregnskaber og balancer på den ene side for aktiviteter i forbindelse med jernbanegodstransport og på den anden side for aktiviteter i forbindelse med passagertransport.

Det foreslås videre, at offentlige midler, der udbetales til aktiviteter i forbindelse med transporttjenester som led i offentlig tjeneste, skal figurere særskilt for hver kontrakt om offentlig tjeneste i de relevante regnskaber, og at de ikke må overføres til aktiviteter i forbindelse med andre transporttjenester eller anden form for aktivitet.

Der foreslås desuden en regel om, at regnskaber vedrørende de forskellige aktivitetsområder, herunder infrastrukturforvalterens regnskab, skal føres, så det er muligt at overvåge forbuddet mod overførsel af offentlige midler, der er betalt til et aktivitetsområde, og til et andet.



Formålet med disse regler er yderligere at sikre, at statslige midler, der er bestemt til ikke-profitgivende aktiviteter, ikke omdirigeres til at subsidiere kommercielle aktiviteter, altså at undgå konkurrencevridning.

Sund finansiering af infrastrukturforvaltningen

Det foreslås i direktivforslaget, at medlemsstaterne skal offentliggøre en "udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen" med henblik på at opfylde fremtidige mobilitetsbehov på grundlag af en såkaldt sund og bæredygtig finansiering af jernbanesystemet. Strategien foreslås at dække en periode på mindst fem år og skal kunne forlænges. Sigtet med udviklingsstrategien er ifølge Kommissionen at sikre langsigtede investeringer i jernbaneinfrastrukturen, som jernbaneindustrien kan henholde sig, og som kan tiltrække nye aktører til markedet.

I henhold til de nuværende EU-regler skal infrastrukturforvalteren vedtage en "virksomhedsplan", som omfatter investerings- og finansieringsprogrammer, og som skal udformes med henblik på at sikre optimal og effektiv udnyttelse og udvikling af infrastrukturen og samtidig sikre finansiel balance og omfatte de nødvendige midler til opfyldelsen af disse målsætninger.

I tilknytning hertil foreslår Kommissionen, at der indsættes en regel om, at infrastrukturforvalteren sikrer, at jernbanevirksomheder høres, før virksomhedsplanen godkendes, og at tilsynsorganet ("regulatory body") afgiver en ikke-bindende udtalelse om, hvorvidt virksomhedsplanen bidrager til at opfylde disse målsætninger.

Betingelser for adgang til tjenesteydelser

Med henblik på at afskaffe interessekonflikter mellem på den ene side leverandører af jernbanerelaterede tjenesteydelser eller ejere af servicefaciliteter og på den anden side etablerede jernbanevirksomheder, og for at sikre ikke-diskriminerende adgang til servicefaciliteter, foreslår Kommissionen bl.a. følgende nye regler.

En operatør af servicefacilitet der tilhører et organ eller en virksomhed, som også er aktiv(-t) og har en dominerende stilling på mindst et af de jernbanetransportmarkeder, hvor faciliteten benyttes, skal være organiseret på en sådan måde, at den er uafhængig af det pågældende organ/virksomhed med hensyn til retlig status, organisation og beslutningstagning. (De pågældende servicefaciliteter omfatter bl.a. passagerstationer og dertil hørende bygninger og andre faciliteter, herunder billetsalg og rejseinformation).

Hvis det ikke er muligt at imødekomme alle ansøgninger om kapacitet for den relevante facilitet på grundlag af de påviste behov, skal tilsynsorganet på eget



initiativ eller på grundlag af en klage træffer hensigtsmæssige foranstaltninger for at sikre, at en passende del af kapaciteten forbeholdes andre jernbanevirksomheder end dem, der udgør en del af det organ eller den virksomhed, som facilitetsoperatøren tilhører.

Generelle principper for grænseoverskridende aftaler

Kommissionen foreslår en regel om, at enhver bestemmelse i grænseoverskridende aftaler mellem medlemsstater, der forskelsbehandler jernbanevirksomheder eller begrænser jernbanevirksomhedernes ret til frit at forestå grænseoverskridende tjenesteydelser, bortfalder.

Kommissionens overvågningsopgaver

Efter de nuværende EU-regler skal Kommissionen overvåge udviklingen i den europæiske jernbanesektor.

I direktivforslaget foreslås det, at medlemsstaterne til brug for Kommissionens markedsovervågning hvert år tilvejebringer de oplysninger, der er angivet i direktivforslagets bilag IV, samt andre nødvendige data, som Kommissionen måtte anmode om. Bilag IV angår bl.a. oplysninger om udvikling i jernbanetransportresultater og kompensation for offentlige serviceforpligtelser, tilsynsorganer, beskæftigelsen i sektoren, infrastrukturafgifter, investeringer og en række andre punkter.

Formålet er ifølge Kommissionen at gøre det klart, at Kommissionens overvågningsopgave vil omfatte spørgsmål som f.eks. investeringer i jernbaneinfrastruktur, prisudvikling og kvalitet i jernbanetransporten og forpligtelser til offentlig tjeneste for passagertransport med jernbane, idet denne foranstaltning bl.a. vil kunne bidrage til at identificere flaskehalsproblemer på servicemarkedet.

Netredegørelse

Kommissionen foreslår, at der indføres en regel om, at netredegørelsen offentliggøres på mindst to af EU's officielle sprog. Sigtet er at gøre netredegørelserne mere tilgængelige og dermed øge gennemsigtigheden.

Kontrakter mellem kompetente myndigheder og infrastrukturforvaltere

Efter de nuværende EU-regler skal infrastrukturforvaltere gives incitamentter til at nedbringe både omkostningerne ved tilvejebringelse af infrastruktur og niveauet for adgangsafgifterne.

I direktivforslaget foreslår Kommissionen en regel om, at dette efterleves ved en aftale mellem den kompetente myndighed og infrastrukturforvalteren af



mindst fem års gyldighed, hvori er fastsat bestemmelser om statsfinansiering. Direktivforslagets bilag VII indeholder de grundlæggende principper og parametre for sådanne aftaler, bl.a. præstationsmål i henhold til netværkskapacitet, kundetilfredshed, togpræstation, forvaltning af aktiver, m.m. Ydermere foreslås det, at tilsynsorganet beføjes til at vurdere, om den planlagte mellem- til langsigtede budgetramme for infrastrukturspecifikationer for den pågældende periode er hensigtsmæssig til at opnå de aftalte præstationsmål samt til at fremsætte anbefalinger. Det foreslås videre, at hvis den kompetente myndighed ikke påtænker at følge disse anbefalinger, skal den give tilsynsorganet en begrundelse herfor. Kommissionen anfører, at en sådan uafhængig vurdering kan mindske risikoen for, at etablerede jernbanevirksomheder udnytter deres politiske styrke til at øve indflydelse på aftalerne.

Afgiftsprincipper

De nuværende EU-regler indeholder en regel om, at afgifter for minimumsadgangsydelser (i Danmark kaldet baneafgifter) fastsættes som den omkostning, der påløber direkte som følge af togtjenesten. Kommissionen foreslår en udbygning heraf, idet det foreslås, at fastsættelsen heraf (dvs. af de direkte omkostninger) skal ske i overensstemmelse med det foreslåede bilag VIII til direktivforslaget. Bilag VIII indeholder en opstilling af en række omkostninger, som de direkte omkostninger *ikke* omfatter.

Derudover foreslås det i bilaget, at infrastrukturforvalteren skal give tilsynsorganet en detaljeret begrundelse, hvis de direkte omkostninger for hele nettet som gennemsnit overstiger 35 % af gennemsnitsomkostningerne til vedligeholdelse, forvaltning og fornyelse af nettet beregnet pr. kørt togkilometer.

Kommissionen foreslår herudover en regel om, at når det i henhold til EU-lovgivningen er tilladt at opkræve afgifter for omkostninger ved støjgener fra vejgodstransport, skal infrastrukturafgifterne ændres for at tage hensyn til omkostningerne ved støjgener, der er forårsaget af togdriften i overensstemmelse med forslaget i bilag VIII, punkt 2. I bilaget foreslås det, at der skal gælde en differentiering af afgifter for sporadgang på grundlag af støjspecifikationerne ved det rullende materiel, toget består af. Kommissionen anfører, at dette vil indebære et klart incitament til at modernisere infrastrukturen og navnlig til at investere i mere bæredygtige jernbaneteknologier.

Det foreslås videre, at infrastrukturafgifterne kan ændres for at tage hensyn til omkostningerne ved andre miljøvirkninger, der er forårsaget af togdriften, idet en stigning i infrastrukturforvalterens samlede indtægter dog kun er tilladt, hvis sådanne afgifter er tilladt i EU-lovgivningen for vejgodstransport.



Derudover foreslås det, at de almindelige afgiftsprincipper ikke gælder for levering af servicefaciliteter (f.eks. adgang til passagerstationer), idet det foreslås, at afgiften for sådanne tjenesteydelser ikke må overstige omkostningen ved at levere dem samt en rimelig fortjeneste. For så vidt angår de såkaldte ekstraydelser (f.eks. strøm til elektrisk kørsel) og hjælpeydelser (f.eks. adgang til telenet) foreslås det, at afgiften herfor i tilfælde, hvor ydelsen kun tilbydes af én leverandør, ikke må overstige omkostningen ved at levere ydelsen samt en rimelig fortjeneste.

Undtagelser fra afgiftsprincipperne

Efter de nuværende EU-regler kan en medlemsstat med henblik på at få infrastrukturforvalterens omkostninger dækket fuldt ud opkræve tillæg, hvis markedet kan bære det. Afgiftsniveauet må dog ikke sættes så højt, at markedssegmenter, der som et minimum kan betale de omkostninger, der er direkte forbundet med jernbanedriften, samt en forrentning, som markedet kan bære, udelukkes fra at bruge infrastrukturen.

I direktivforslaget foreslås det, at disse markedssegmenter fastlægges i overensstemmelse med de kriterier, der er fastsat i et bilag til direktivforslaget, efter at tilsynsorganet har godkendt dem. Kommissionen anfører, at sigtet er at forbedre sammenhængen i de nationale afgiftsordninger for sporadgang.

Herudover foreslår Kommissionen en regel om, at tog, som er udstyret med det europæiske togkontrolsystem (ETCS), og som kører på linjer, der er udstyret med nationale styringskontrol- og signalsystemer, tilstås en midlertidig reduktion af infrastrukturafgiften som nærmere fastsat i et bilag til direktivforslaget.

Formålet er ifølge Kommissionen at afkorte den overgangsperiode, hvor strækninger er udstyret med både nationale signalsystemer og det europæiske togkontrolsystem (ETCS) og dermed mindske omkostningerne til infrastrukturvedligeholdelse.

Præstationsordning

Kommissionen foreslår, at de nuværende EU-regler om præstationsordning uddybes, bl.a. på den måde, at infrastrukturforvalteren efter tilsynsorganets godkendelse aftaler de vigtigste parametre for præstationsordningen med jernbanevirksomhederne med henblik på at opnå et aftalt niveau af servicekvalitet og undgå at bringe en tjenestes økonomiske levedygtighed i fare. Der foreslås også en kategorisering af alle forsinkelser.

Reservationsafgifter



Efter de nuværende EU-regler kan infrastrukturforvaltere opkræve en passende afgift for kapacitet, som er tildelt, men som ikke udnyttes. I tilknytning til denne regel, og for at sikre en så effektiv udnyttelse af infrastrukturen som mulig, foreslår Kommissionen en ny regel, hvorefter der skal opkræves en reservationsafgift, hvis der er mere end én ansøger til en togkanal, der skal tildeles inden for rammerne af den årlige køreplanslægning.

Samarbejde mellem infrastrukturforvaltere

Kommissionen foreslår, at der indføres nye foranstaltninger til at sikre, at infrastrukturforvalterne samarbejder om fastlæggelsen af afgiftssystemer for trafik, der krydser mere end ét net.

Kommissionen foreslår endvidere yderligere regler vedrørende samarbejde mellem infrastrukturforvaltere om tildeling af infrastrukturkapacitet på mere end ét net. Desuden foreslås det, at Kommissionen og tilsynsorganerne underrettes om og indbydes til at deltage som observatører i alle infrastrukturforvalternes møder, hvor de fælles principper og metoder for tildeling af infrastruktur drøftes.

Tildeling af infrastrukturkapacitet – planlægning

I tilknytning til de nuværende EU-regler om tildelingsproceduren foreslår Kommissionen en regel om, at infrastrukturforvalteren efter anmodning gratis skal stille en række oplysninger til rådighed for jernbanevirksomhederne, bl.a. om kanaler, som alle andre jernbanevirksomheder har anmodet om for de samme strækninger, kanaler, som er tildelt alle andre jernbanevirksomheder, og udestående ansøgninger om kanaler for alle andre jernbanevirksomheder for de samme strækninger, resterende kapacitet som er til rådighed på de relevante strækninger og oplysninger om de kriterier, der anvendes ved tildeling af kapacitet.

Reglerne sigter på at skabe større gennemsigtighed på jernbanemarkedet.

Kapacitetsforbedringsplan

Efter de gældende regler skal infrastrukturforvalteren foretage en kapacitetsanalyse, hvis infrastrukturen er erklæret overbelastet af infrastrukturforvalteren. Senest seks måneder efter færdiggørelsen af kapacitetsanalysen skal infrastrukturforvalteren fremlægge en kapacitetsforbedringsplan.

I tilknytning hertil foreslår Kommissionen en regel om, at tilsynsorganet kan afgive en udtalelse om, hvorvidt foranstaltningerne i kapacitetsforbedringsplanen er hensigtsmæssige.



Tilsynsorgan

Direktivforslaget indeholder forslag til en række nye regler vedrørende tilsynsorganet uafhængighed med sigte på at styrke tilsynsorganernes tilsynskapacitet og troværdighed, herunder:

- yderligere regler til sikring af tilsynsorganets uafhængighed, bl.a. at tilsynsorganet har fulde beføjelser til at ansætte og forvalte personalet i tilsynsorganet, at tilsynsorganet skal have den nødvendige organisatoriske kapacitet til at udføre sine opgaver, samt at formanden og bestyrelse skal vælges blandt personer, som ikke hverken direkte eller indirekte må have haft nogen stilling eller noget ansvar, nogen interesse eller noget forretningsforhold med de regulerede virksomheder eller enheder i en periode på tre år før deres udnævnelse og under deres mandat.
- i forhold til de nuværende EU-regler tydeliggøres det i højere grad i forslaget, at tilsynsorganet, hvor det er hensigtsmæssigt, skal træffe afgørelse på eget initiativ (altså uden en klage) med henblik på at korrigere en uønsket udvikling på jernbanemarkederne.
- der foreslås endvidere en regel om, at tilsynsorganets afgørelse ikke skal være underlagt kontrol fra anden administrativ instans' side, og at tilsynsorganet skal kunne håndhæve sine afgørelser med passende sanktioner, herunder bøder.

Kommissionen foreslår endvidere nye regler med henblik på at udvide tilsynsorganets kompetenceområder, herunder:

- det foreslås, at tilsynsorganets kompetence tillige skal omfatte afgørelser truffet af operatøren af en servicefacilitet vedrørende adgang til og opkrævning af afgifter for sådanne tjenester.
- der foreslås endvidere en regel om, at tilsynsorganet er beføjet til at gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner hos infrastrukturforvalterne og, når det er relevant, jernbanevirksomheder, for at kontrollere, om bestemmelserne om adskillelse af regnskaber er overholdt.
- det foreslås, at infrastrukturforvaltere og nærmere fastsatte jernbanevirksomheder skal forelægge detaljerede forskriftsmæssige regnskaber for tilsynsorganet, der kan drage konklusioner vedrørende statsstøttespørgsmål, som det skal indberette til de ansvarlige myndigheder.



- endelig foreslås en række regler, der skal styrke samarbejdet mellem de forskellige tilsynsorganer i EU, bl.a. at de skal arbejde sammen i arbejdsgrupper, som mødes regelmæssigt, og om udveksling af oplysninger i forbindelse med sager om international jernbanetransport.

Delegerede retsakter

Direktivforslaget indeholder ti bilag, bl.a. om lister over jernbaneinfrastrukturelementer, oplysninger til overvågning af jernbanemarkedet og krav vedrørende omkostninger og afgifter i forbindelse med jernbaneinfrastruktur.

Kommissionen foreslår regler om, at hvert enkelt bilag kan ændres på baggrund af erfaringerne i overensstemmelse med en nærmere fastsat procedure, der vedrører udøvelse af delegation. Proceduren går ud på, at Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage de delegerede retsakter og således foretage ændringer i bilagene. Samtidig foreslås regler om Europa-Parlamentets og Rådets tilbagekaldelse af delegation henholdsvis indsigelse mod delegerede retsakter.

Gennemførelsesretsakter

Kommissionen foreslår, at Kommissionen på enkelte områder kan vedtage gennemførelsesforanstaltninger med nærmere procedureregler og kriterier for anvendelse af de pågældende regler. Det foreslås f.eks. i forhold til de nuværende EU-regler om adgang til jernbaneinfrastruktur og – i relation til international passagertransport - begrænsning heraf.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Direktivforslaget vil, såfremt det gennemføres med dets nuværende indhold, medføre behov for ændringer i lov om jernbane og lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S med tilhørende bekendtgørelser. Der vil således være behov for at foretage ændringer i de danske regler, der har gennemført den første jernbanepakke.

3. Høring

Forslaget har i perioden d. 22. september 2010 til d. 13. oktober 2010 været i høring hos EU-specialudvalget for transport samt følgende jernbaneorganisationer Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arriva, CLF Cargo, Hector Rail, Danske Veterantogsoperatørers Fælles repræsentation, DB Schenker Rail Denmark Services A/S, Hovedstadens Lokalbaner A/S, Jernbanenævnet, Metroselskabet I/S, Nordjyske Jernbaner A/S.



Af høringssvarene fremgår følgende:

Dansk Industri Transport (DI) påpeger indledningsvis, at jernbanetransport spiller en vital rolle for løsningen af en lang række af de mobilitets- og miljømæssige udfordringer, som fællesskabet og medlemsstaterne mødes med. DI bemærker, at effektive infrastrukturer, gennemsigtige transaktioner og processer, et åbent marked og aktiv konkurrence om kunderne er helt afgørende for, at jernbanesektoren kan møde disse udfordringer.

DI påpeger, at jernbanesektoren fortsat er præget af national protektionisme og manglende gennemsigtighed og udtrykker bekymring over, at en række vigtige elementer i 1. jernbanepakke fortsat ikke er gennemført i flere medlemslande. DI er enig i at der er behov for en grundig revision og målrettet revitalisering af reglerne fra første jernbanepakke.

DI påpeger, at en væsentlig årsag til den udviklingsmæssige træghed, der kendetegner en stor del af den europæiske jernbanesektor, netop har sin rod i begrænset konkurrence. DI bemærker, at en lang række af de problematikker, der forsøges afbødet gennem direktivet, fortsat vil bestå, så længe de driftsmæssige aktiviteter ikke konkurrenceudsættes i form af udbud.

DI støtter en fri og lige adgang til markedet for jernbanegodstransport. DI påpeger, at det er væsentligt, at jernbanegodstransporten udgør et væsentligt supplement til vejgodstransporten og søfarten. DI bemærker, at det opnås mest effektivt ved at investere i jernbaneinfrastrukturen og at skabe bedre interoperabilitet på jernbanen.

DI anbefaler overordnet set, at Danmark aktivt arbejder for at fastholde direktivforslaget i dets foreliggende form. DI foreslår endvidere, at udgangspunktet er, at ændringer kun støttes, såfremt de medvirker til øget markedsåbning.

På det mere konkrete niveau anbefaler DI følgende:

- At der fra dansk side arbejdes for, at adgangen til undtagelse fra direktivets bestemmelser minimeres. Således bør jernbanenet i by, forstæder og regional drift ikke kunne undtages fra reglerne, med mindre der er tale om integrerede systemer, hvor adskillelsen mellem infrastruktur og drift ikke giver mening i forhold til målsætningerne, eller systemer, der i praksis er adskilte fra det øvrige net, og hvor opfyldelse af reglerne ikke er samfundsøkonomisk og praktisk meningsfulde.
- At der fra dansk side arbejdes for, at organisatoriske adskillelser mellem infrastruktur og drift, jf. forslagens kapitel II, artikel 6, som minimum skal være baseret på en de facto



juridisk adskillelse. Dvs. at interne organisatoriske ”divisionsstrukturer” ikke accepteres som adskillelsesstruktur, fordi de i sig selv vil hæmme muligheden for at øge gennemsigtigheden.

- At der arbejdes for, at der i bestemmelserne om ”økonomisk ubalance” og begrænsning af adgangen til passager-cabotage (jf. kapitel 2, afdeling 4) sikres en sondring mellem konkurrenceudsat og ikke-konkurrenceudsat jernbanedrift. Myndigheden bør således kun have mulighed for at begrænse cabotage, når der er tale om udbudt drift. Argumentet herfor er, at den udbudte drift er baseret på det økonomisk mest fordelagtige grundlag, og dermed er mest påvirkelig overfor økonomisk ”ubalance”. Derimod vil cabotage i forbindelse med ikke udbudt drift, ofte kunne medføre besparelser i omfanget af offentlige driftstilskud.
- At bilag IV (Oplysninger til overvågning af jernbanemarkedet) suppleres med data vedrørende trafikarbejde på passagerområdet (togkilometer), således at disse data kan anvendes og offentliggøres i en form, der sikrer løbende benchmarking af konkurrenceudsættelsen i de enkelte medlemslande.
- At det for direktivet så centrale begreb ”servicefaciliteter” søges defineret i direktivets definitionsafsnit.

DSB bemærker indledningsvis, at DSB generelt tilslutter sig forslaget intentioner om at simplificere og modernisere de tre direktiver i første jernbanepakke og konsolidere dem i et nyt samlet direktiv. DSB støtter endvidere Kommissionens erklærede mål med ændringerne:

- en gennemsigtig og holdbar finansiering af infrastrukturen,
- et niveau og en struktur for infrastrukturafgifterne, der forbedrer jernbaneoperatørernes konkurrenceevne i forhold til andre transportformer,
- en sikring af effektiv konkurrence ved at undgå konkurrenceforvridninger og ved at øge markedets gennemsigtighed samt
- en styrkelse af tilsynsorganerne gennem større uafhængighed og øgede beføjelser.



Med hensyn til konkrete forslag bemærker DSB, at DSB finder det positivt, at forslagens artikel 8 kræver, at infrastrukturforvaltningens finansielle forhold beskrives og fastlægges i en udviklingsstrategi, der dækker en periode på mindst fem år.

DSB er betænkelig ved flere af de foreslåede nye bestemmelser i forslagens artikel 31 og artikel 32 om infrastrukturafgifter. DSB påpeger, at det eksisterende princip for beregning af infrastrukturafgiften, hvorefter afgiften som hovedregel alene skal svare til de direkte omkostninger, der er forbundet med benyttelsen af infrastrukturen, vil blive noget svækket. DSB lægger vægt på, at det eksisterende princip fastholdes for ikke at vanskeliggøre den udvikling i jernbanesektoren, som har været den overordnede hensigt med jernbanepakkerne.

Derudover finder DSB, at bestemmelserne i de nævnte artikler, og bilag VIII pkt. 3, om markedssegmentering og bedømmelse af de enkelte segmenters evne til at betale en større infrastrukturafgift er urimeligt detaljerede og vil være særdeles vanskelige at anvende i praksis.

DSB påpeger, at for godstrafikkens vedkommende må betalingsevnen forventes især at afhænge af arten af og kvalitetskravene til de enkelte transportere, som infrastrukturforvalterne næppe har viden om og større markedsindsigt i.

DSB finder det endvidere tvivlsomt, om det for den væsentlige del af den europæiske passagertrafik, der udføres som public service på basis af kontrakter med offentlige trafik købere, overhovedet giver mening at beskæftige sig med betalingsevne i traditionel forstand. DSB bemærker, at det snarere er et spørgsmål om, hvorvidt de nødvendige midler til infrastrukturforvalterne skal tilføres fra den ene eller anden offentlige instans.

DSB finder generelt, at det særdeles detaljerede direktivforslag og dets mange, indholdstunge bilag, på en række punkter medfører en risiko for forøgede og overflødige transaktionsomkostninger i jernbanesektoren. DSB påpeger, at bilag VIII pkt. 4, eksempelvis stiller uhensigtsmæssigt detaljerede krav til den præstationsordning, der skal aftales mellem operatør og infrastrukturforvalter.

DSB påpeger, at forslagens artikel 13, der kræver uafhængighed med hensyn til retlig status, organisation og beslutningstagning imellem forvalterne af servicefaciliteter og jernbaneoperatører, der har en dominerende stilling på mindst ét af de markeder, hvor faciliteten benyttes, er for vidtgående. DSB bemærker, at der allerede i den generelle EU-ret og specifikt i artikel 5 i direktiv 2001/14 er fastlagt en klar ret for alle operatører til lige og ikke-diskriminerende adgang til sådanne væsentlige faciliteter. DSB vurderer, at en yderligere regulering af adgangsrettighederne og dermed oplagt risiko for divergens mellem 2 forskellige direktiver, er uhensigtsmæssig og risikerer at skabe flere problemer end den gavn, der forsøges opnået.



DSB påpeger endvidere, at kravene i forslaget artikel 55 om tilsynsorganets formand og bestyrelse forekommer at være urimelige og uhensigtsmæssige. DSB bemærker, at det formentligt vil være vanskeligt – især i de mindre medlemsstater – at finde tilstrækkeligt kvalificerede personer til tilsynsorganet, som ikke inden for de tre foregående år har haft stilling i eller direkte eller indirekte ansvar for nogle af de regulerede virksomheder.

Afslutningsvis bemærker DSB, at forslaget artikel 60-62 tillægger Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter vedrørende størsteparten af bilagene – uden om den fælles beslutningstagen. DSB kan - i betragtning af, at flere bilag udgør centrale dele af direktivforslagets substans - ikke tilslutte sig, at Kommissionen tillægges så vidtrækkende beføjelser til at foretage ændringer heri alene.

Dansk Transport og Logistik (DTL), der er en brancheorganisation for det danske transporterhverv på vej og bane, er generelt positivt indstillet over for forslaget.

DTL hilser det velkomment, at Kommissionen også for jernbaner forsøger at tackle problemet med afgifter for brug af infrastruktur. DTL bemærker, at der skal være lighed for alle transportformer i forbindelse med opkrævning af afgifter for brug af infrastruktur og for eksterne omkostninger. DTL fremhæver endvidere, at afgifter skal tilbageføres til transporterhvervet. Det skal gælde både vejafgifter og baneafgifter. DTL påpeger, at teksten i artikel 31.5 om at medlemsstater selv kan bestemme, hvad ekstra indtægter anvendes til, derfor ikke er acceptabel. DTL bemærker, at DTL er klar over, at teksten ikke er et nyt forslag.

DTL hilser ambitionen om at fremme investeringerne i jernbaner velkommen. DTL stiller sig dog tvivlende over for, om pligten i art. 8 til at udarbejde udviklingsstrategier, som gør det muligt at opfylde mobilitetsbehov, er tilstrækkelig konkret – særligt i forhold til en diffust formuleret ambition om mere gods på skinner. DTL bemærker, at det kunne være relevant i art. 8 at tilføje et krav om en klar udmelding i forbindelse med disse strategier om ambitionerne for jernbanegods i de enkelte medlemslande. I relation til finansiering af infrastruktur generelt i EU – både for vej og bane – bemærker DTL, at der er store udfordringer generelt, og at en egentlig løsning på dette ikke skal forventes gennem et direktiv af denne type, men snarere et større initiativ, der tilvejebringer nye kilder til finansiering, uden at det belaster mobilitet med nye afgifter, der vil hindre udnyttelsen af infrastrukturen.

Afslutningsvis understreger DTL betydningen af, at teksten i art. 17 fastholdes, således at ejerskabsmulighederne fastholder fleksibilitet.



4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Direktivforslagets statsfinansielle konsekvenser vurderes umiddelbart at være begrænsede. Derimod er det vanskeligere at vurdere de samfundsøkonomiske konsekvenser på nuværende tidspunkt. Som det fremgår af det ovenstående, foreslår Kommissionen en række tiltag, der skal bidrage til en forbedring af jernbaneinfrastrukturen. Erfaringsmæssigt er investeringer i jernbaneinfrastruktur meget omkostningstunge og således behæftet med potentielle væsentlige statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser. I relation hertil er det dog vigtigt at tilføje, at der i Danmark allerede foregår en betydelig indsats i forhold til den danske jernbaneinfrastruktur, herunder fornyelse og vedligeholdelse af den eksisterende infrastruktur samt etablering af nye banestrækninger.

Der bør også henvises til de dele af Kommissionens forslag, der indeholder nye tiltag i forhold til infrastrukturafgifterne, idet det på nuværende tidspunkt er vanskeligt at vurdere, om disse forslag vil indebære statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

Administrativt bemærkes det, at flere af Kommissionens forslag indebærer yderligere opgaver for de danske aktører i jernbanesektoren, først og fremmest for infrastrukturforvalteren (Banedanmark) og tilsynsorganet (Jernbanenævnet).

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører i direktivforslaget, at målene for forslaget, dvs. fremme af udviklingen af jernbanerne i EU, fastsættelse af hovedprincipperne for udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og koordinering af medlemsstaternes ordninger vedrørende tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og afgifter for brug heraf, ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne.

Det skyldes, at udstedelsen af sådanne licenser og driften af væsentlige dele af jernbanenettene helt klart har internationale aspekter, og at der skal tages hensyn til behovet for at sikre retfærdige og ikke-diskriminerende vilkår for adgangen til infrastrukturen. På denne baggrund anfører Kommissionen, at de nævnte mål på grund af deres grænseoverskridende aspekter bedre opfyldes af EU.

Det er regeringens foreløbige vurdering, at nærhedsprincippet er overholdt. Således vurderer regeringen overordnet, at etablering af et egentligt indre marked for jernbanetransporttydelser, herunder udvikling og forbedring af jernbanesektorens konkurrenceevne, bedst opnås ved hjælp af ensartede regler og vilkår, der fastsættes på EU-niveau, frem for fastsættelse heraf på nationalt niveau.



6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er generelt positiv over for Kommissionens forslag om at sammenskrive de nuværende direktiver under 1. jernbanepakke til ét direktiv, ligesom regeringen er positivt indstillet i forhold til de dele af forslaget, der vedrører forenkling, præcisering og modernisering.

Regeringen må dog konstatere, at mange af Kommissionens forslag til nye regler ikke kan forventes på effektiv måde at adressere de problemer, som der er i den danske og europæiske jernbanesektor. Nyttens af de nye tiltag, som Kommissionen foreslår, bør således holdes op mod, om de er egnede til at tiltrække flere passagerer henholdsvis mere gods til jernbanen. I direktivforslagets nuværende form er der desværre en risiko for, at en del af de nye tiltag vil føre til en yderligere bureaukratisering (og overregulering) af jernbanesektoren uden væsentlig effekt på passagertal eller gods. Regeringen lægger stor vægt på og vil arbejde for, at der kun indføres nye tiltag, i det omfang de kan forventes at føre til flere passagerer eller mere gods.

I tilknytning til dette centrale punkt er det ligeledes af stor vigtighed for regeringen, at der generelt sker en forenkling af direktivforslagets artikler og bilag. Jernbanesektoren har brug for klare og enkle rammebetingelser, ikke en række detaljerede og komplicerede forskrifter. Regeringen vil arbejde for, at direktivforslaget fører til en reel forenkling af EU's regulering på området.

I forhold til de enkelte dele af direktivforslaget bemærkes særligt følgende.

For så vidt angår forslaget til præciserende regler om adskillelse af regnskaber, vurderes det, at disse ikke vil medføre yderligere krav for de danske aktører. Regeringen vil arbejde for, at der ikke i forhandlingerne sker en videreudbygning af de foreslåede krav med henblik på at undgå unødvendig bureaukratisering.

I relation til forslaget om en "udviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen" finder regeringen, at det er fornuftigt at anlægge et flerårigt perspektiv på jernbanesektoren. Dette skal kunne indpasses i et dansk system, med årlige finanslove og en flerårig politisk aftale om midler til fornyelse og vedligeholdelse af banenettet.

Regeringen er afvisende over for Kommissionens forslag vedrørende betingelser for adgang til jernbanerelaterede tjenesteydelser (som for eksempel passagerstationer, værksteder m.m.). Især forslaget om, at dele af en facilitet kan blive stillet til rådighed for andre jernbanevirksomheder, vækker bekymring.



Problemet er, at en jernbanevirksomhed ikke kan være sikker på at kunne udnytte sin investering fuldt ud, men tværtom kan blive tvunget til at dele den med andre jernbanevirksomheder. Det kan hæmme jernbanevirksomhedernes lyst til at investere, hvilket er essentielt for sektorens fremtid.

Regeringen er kritisk over for forslaget vedrørende Kommissionens overvågning af udviklingen i den europæiske jernbanesektor. Det er især omfanget af de oplysninger, som medlemsstaterne i henhold til forslaget skal sende til Kommissionen, der vækker bekymring. Sådan som listen er foreslået (med krav om oplysninger om alt fra udvikling i jernbanetransportresultater, kompensation for offentlige serviceforpligtelser, tilsynsorganer, beskæftigelsen i sektoren til infrastrukturafgifter og -investeringer), mener regeringen, at det vil lede til unødige administrative byrder for alle aktørerne i sektoren.

Regeringen finder, at der skal sikres lige konkurrencevilkår for de forskellige transportformer, herunder også i forbindelse med indførelse af eventuelle miljøafgifter.

I relation til afgifter finder regeringen endvidere, at Kommissionens fortolkningsforslag til, hvordan infrastrukturafgifterne skal beregnes, er uklart. Regeringen bemærker, at der under Bilag VIII alene er en opremsning af, hvad de direkte omkostninger *ikke* omfatter. Der savnes en opremsning – eller en beregningsmodel – for, hvad de direkte omkostninger omfatter. Dette bør indarbejdes i direktivforslaget.

Regeringen er afvisende over for Kommissionens forslag om at udvide tilsynsorganets kompetenceområder til også at omfatte mere ”policy”-betonede aktiviteter.

For regeringen er det vigtigt, at tilsynsorganets karakter af ”dømmende” og overvågende myndighed bevares. Formålet med tilsynsorganet er netop markedsovervågning og efterprøvelse af de udøvende myndigheders beslutninger. Det betyder, at tilsynsorganet ikke bør være involveret i udøvende myndighedsaktiviteter såsom fastsættelse af infrastrukturafgifter, statens investeringer i infrastrukturen, infrastrukturforvalterens virksomhedsplan etc. Det skyldes flere forhold. En sådan involvering vil gøre det vanskeligt for tilsynsorganet efterfølgende at prøve lovligheden af afgørelser, der relaterer sig til eller udspringer af sådanne aktiviteter. Det er derudover problematisk, at tilsynsorganet, hvis det tilføres ”policy”-betonede opgaver, ikke er undergivet politisk kontrol. Endvidere vil en udvidelse af kompetencerne til også at omfatte de policy-betonede kompetencer medføre mindre gennemsigtighed for aktørerne på jernbaneområdet med hensyn til de forskellige myndigheders roller.

Hvad angår forslaget om delegerede retsakter, er regeringen ikke overbevist om, at jernbaneområdet er egnet til dette. Hovedproblemet er, at bilagene ikke



kan anses for at vedrøre ”ikke-væsentlige elementer”, således som Lissabon-traktaten lægger op til. Især er det et problem i relation til Bilag VII (kontraktmæssige aftaler mellem kompetente myndigheder og infrastrukturforvaltere) og Bilag VIII (krav vedr. omkostninger og udgifter i forbindelse med jernbaneinfrastrukturen). Indholdet af disse bilag er centrale dele af direktivforslagets substans og har politisk og økonomisk betydning. De egner sig derfor ikke til delegation.

I bilag VIII gør dette sig særligt gældende for pkt. 9 omhandlende minimumserviceniveau i tilfælde af eventuelle strejker. For regeringen er det afgørende, at EU ikke regulerer eller griber ind i konfliktretten på arbejdsmarkedet.

Ligeledes må det – i forlængelse af bemærkningerne ovenfor om Kommissionens overvågning – påpeges, at bilag IV (Oplysninger til overvågning af jernbanemarkedet) er problematisk, idet det allerede med det nuværende indhold er for vidtgående og i tilfælde af delegation vil kunne udvides yderligere af Kommissionen.

Regeringen går ind for fælles regler om kommerciel forvaltning af jernbanevirksomheder. Men reglerne bør åbne op for mere fleksibilitet i forhold til ministerens mulighed for at udøve sin indflydelse som ejer af virksomheden, end der gives aktionærer i henhold til national selskabslovgivning. I flere lande, herunder Danmark, er ejerforholdene i forhold til de nationale jernbanevirksomheder præget af forskellige hybrider mellem privat og offentlig, hvorfor den nationale selskabslovgivning ikke altid er passende.

Det er regeringens opfattelse, at medlemsstater også fremover bør bevare deres ret til at bestemme, at kun jernbanevirksomheder skal have mulighed for at indgive ansøgning om infrastrukturkapacitet.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

På Rådsmødet den 16. juni 2011 blev der opnået en generel indstilling.

Europa-Parlamentet vedtog sin betænkning den 14.-15. november 2011. Som nærmere beskrevet nedenfor adskiller Betænkningen sig fra Rådets holdning på en række punkter.

Allerede nu må det konstateres, at EP' s ændringsforlag synes at ligge langt fra Rådets generelle indstilling

8. Europa-Parlamentets udtalelser



Som nævnt ovenfor vedtog Parlamentets sin betænkning den 14.- 15. november 2011. Betænkningen adskiller sig fra Rådets holdning på en række punkter. Bl.a. ønsker Parlamentet fuldstændig organisatorisk adskillelse mellem infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed, forstærkning af bestemmelserne om adgang til servicefaciliteter samt udbygning af Kommissionens overvågning. Herudover ønsker Parlamentet ikke at svække Regulatory Bodys kompetencer, men ser gerne samspillet mellem Kommissionen og Regulatory Body forstærket. I forhold til brugen af delegerede retsakter, fastholder Parlamentet disse, men visse dele af bilagene anses dog som væsentlige, hvorfor de ikke bør ændres ved delegerede retsakter.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Sagen er tidligere nævnt til forhandlingsoplæg den 10. juni 2011 i forbindelse med Rådsmødet den 16. juni 2011. Grund- og nærhedsnotat blev fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 18. oktober 2010.



Dagsordenspunkt 2: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for det transeuropæiske transportnet ('Nye TEN-T-retningslinjer')

KOM(2011)650

1. Baggrund og indhold

Forslaget til forordning blev modtaget i engelsk sprogversion den 19. oktober 2011. Dansk sprogversion forelå den 24. oktober 2011.

Forslagets retsgrundlag:

Forslaget til forordning vil ophæve og erstatte Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 661/2010/EU af 7. juli 2010 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet.

Retsgrundlaget for forslaget er artikel 172 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). Det generelle retlige grundlag for de transeuropæiske transportnet findes i afsnit XVI, artikel 170-172 i TEUF.

TEN-T-retningslinjerne blev vedtaget i 1996 og blev senest ændret substantielt i 2004. I august 2010 trådte de nuværende retningslinjer i kraft (afgørelse nr. 661/2010/EU), som en konsolidering af de hidtil gældende retningslinjer.

Hvor TEN-T-retningslinjerne i dag er en afgørelse ('decision'), der kun er bindende for medlemslandene, er Kommissionens forslag til nye retningslinjer en forordning ('regulation'), som dermed også bliver bindende for øvrige transportaktører på TEN-T-nettet, fx lokale og regionale myndigheder og transportoperatørerne. Desuden indføres i § 63 om ikrafttrædelse en ny formulering om, at forordningen er bindende i sin helhed og er direkte gældende i alle medlemslande.

Forslagets indhold:

Det overordnede formål med de transeuropæiske transportnetværk (TEN-T) er at støtte infrastrukturprojekter på transportområdet, der fremmer det indre markeds problemfri virkemåde samt styrker den økonomiske og sociale samhørighed i EU. De eksisterende TEN-T-retningslinjer danner rammen for identifikationen af projekter af fælles interesse i EU samt for implementeringen af TEN-T-politikken. Retningslinjerne sigter på at yde EU-støtte til infrastrukturprojekter, der øger integrationen af de forskellige nationale transportnet og integrationen af de forskellige transportformer.

Det nuværende TEN-T-net består af et relativt fintmasket net af jernbaner, veje, indre vandveje, havne og lufthavne, der dækker alle 27 medlemslande



geografisk bredt. Hertil kommer 30 såkaldte prioritetsprojekter, hvoraf de 14 første blev udpeget ved et møde i Det Europæiske Råd i 1994 ('Essen-projekterne'), heriblandt Øresundsforbindelsen. De øvrige 16 blev udpeget i forbindelse med revisionen af retningslinjerne i 2004, heriblandt Femern-forbindelsen.

Det nuværende TEN-T-program har ifølge Kommissionen vist sin berettigelse ved at have ydet finansiel støtte til realiseringen af flere vigtige europæiske infrastrukturprojekter. Udfordringen er ifølge Kommissionen imidlertid, at infrastrukturen i Europa er for fragmenteret, både geografisk og mellem og inden for transportformer. Kommissionen finder derfor, at det er nødvendigt med nye TEN-T-retningslinjer, der definerer et fuldstændigt og integreret TEN-T-net, som i endnu højere grad end i dag prioriterer den grænseoverskridende infrastruktur. De nye retningslinjer skal understøtte de målsætninger, der blev fastlagt i transporthvidbogen (KOM/2011/144) tidligere på året.

Kommissionen foreslår konkret en model med opretholdelse af et såkaldt samlet net (comprehensive network) med et vidtforbundet net af jernbaner, veje, indre vandveje, havne, lufthavne og multimodale centre samt oprettelsen af et hovednet (core network), der forbinder de større europæiske byområder, og som omfatter de større europæiske transportkorridorer, flaskehalse og multimodale knudepunkter. Hovednettet er udformet ved at forbinde såkaldte byknudepunkter (urban nodes) via vej- og jernbanestrækninger samt indre vandveje. Havne og lufthavne i tilknytning til byknudepunkterne indgår endvidere i hovednettet. Hovednettet kommer ifølge Kommissionens udspil til at dække næsten alle de nuværende 30 prioriterede projekter (herunder Femern), men vil ikke begrænse sig til disse. Hovednettet udgør ikke et separat net, men en andel af det samlede net. Hele hovednettet er således med i det samlede net.

Der opstilles i forslaget en række krav og forpligtelser til det samlede net, hvortil kommer en række yderligere krav og forpligtelser for hovednettets vedkommende. Tidsperspektivet er, at disse krav og forpligtelser for så vidt angår det samlede net skal være opfyldt senest ultimo 2050, for hovednettets vedkommende senest ultimo 2030. TEN-T-midlerne skal hjælpe medlemslandene til at opfylde disse målsætninger.

Kommissionen foreslår endvidere oprettelsen af såkaldte hovednetkorridorer. Korridorerne skal ifølge Kommissionen hjælpe med implementeringen af hovednettet. For så vidt angår kravene til infrastrukturen, omfattes hovednetkorridorerne af samme krav som det øvrige prioriterede net. Til gengæld er der specifikke bestemmelser angående implementering, der kun gælder for hovednetkorridorerne.

De nye TEN-T-retningslinjer skal særligt adressere fem problemstillinger, som ifølge Kommissionen kun kan tackles på EU-niveau:

- Manglende forbindelsesled: Særligt den grænseoverskridende infrastruktur er mange steder ikke veludbygget.



- Flaskehalse: Stor forskel på infrastrukturens kvalitet i medlemslandene, hvilket bl.a. er et problem i forhold til begrænsede øst-vest-forbindelser.
- Manglende muligheder for multimodal transport: Der peges på, at godsterminaler, havne, lufthavne og byknudepunkter ikke i tilstrækkelig grad giver mulighed for multimodal transport, som ellers kan afhjælpe de to førnævnte problemstillinger om grænseoverskridende strækninger og flaskehalse.
- Reduktion i udledningen af drivhusgasser: Investeringer i transportinfrastruktur skal bidrage til at opfylde målet om en reduktion i udledningen af drivhusgasser på transportområdet på 60 pct. i 2050 (i forhold til 1990-niveauet).
- Medlemslandenes forskellige operationelle regler og krav: Vanskeliggør særligt interoperabilitet (jernbaneanrådet er et eksempel).

Forslaget indeholder 5 kapitler, der gennemgås i det følgende:

Kapitel I: Generelle principper

Kapitlet angiver retningslinjernes genstands- og anvendelsesområde samt definitioner af begreber. Endvidere angives de overordnede målsætninger (artikel 4) for det transeuropæiske transportnetværk, som skal muliggøre transporttjenester og aktiviteter som:

- a) opfylder brugernes mobilitets- og transportbehov i Unionen og i forbindelse med tredjelande og således bidrager til yderligere økonomisk vækst og konkurrenceevne
- b) er økonomisk effektive, bidrager til målene om ren transport med lav CO₂-udledning, brændstofsikkerhed og miljøbeskyttelse, er sikre og har høje kvalitetsstandarder for både person- og godsbeholdning
- c) fremmer de mest avancerede teknologiske og operationelle koncepter
- d) gør alle Unionens regioner tilstrækkeligt tilgængelige og hermed fremmer social, økonomisk og territorial samhørighed samt støtter inklusiv vækst.

Kapitlet omfatter endvidere generelle bestemmelser om, hvordan medlemsstaterne og øvrige aktører skal planlægge, udvikle og drive TEN-T-nettet.

Kapitlet definerer endeligt hvilke projekter, der kan støttes via TEN-T-programmet (projekter af fælles interesse). Projekterne skal bidrage til de ovenfor nævnte målsætninger for TEN-T-nettet, og de skal opfylde de specifikke krav for det samlede net, som er angivet i kapitel II. Hvis der er tale om et projekt på hovednettet, skal projektet endvidere opfylde bestemmelserne i kapitel III. Projekterne skal have været genstand for en socio-økonomisk analyse, der



har påvist en positiv nettoværdi ved projektet, og endeligt skal projektet vise en europæisk merværdi.

Kapitel II: Det samlede net

Kapitlet definerer det samlede nets udbredelse og fastlægger de forskellige krav, der gælder for det samlede TEN-T-net. De specifikke bestemmelser for de forskellige transportformer er fastlagt i følgende separate afsnit: Jernbane-transportinfrastruktur, infrastruktur for transport ad indre vandveje, vejtransportinfrastruktur, søtransportinfrastruktur, lufttransportinfrastruktur samt et afsnit om infrastruktur for multimodal transport. Hvert afsnit opererer med hhv. en definition af nettets udbredelse, en definition af infrastrukturkomponenterne, en definition af kravene til infrastrukturen samt en ramme for udviklingen af infrastrukturen (for søtransport inkl. en ekstra artikel om 'Motorveje til søs'). For alle transportformer er der henvisninger til allerede eksisterende EU-regulering.

I afsnittet om fælles bestemmelser fastslås det, at det samlede net skal være gennemført i sin helhed senest ultimo 2050 og senest på dette tidspunkt skal være i overensstemmelse med bestemmelserne i kapitlet.

For jernbaneinfrastrukturen stilles der krav om implementering af ERTMS samt:

- 1) nominel sporvidde for nye jernbanestrækninger: 1 435 mm
- 2) elektrificering
- 3) strækninger, der benyttes af konventionelle godstog: 22,5 t akseltryk og tog-længde på 750 m
- 4) maksimale stigninger/fald for nye linjer, der skal benyttes af konventionelle godstog: 12,5 mm/m.

I forbindelse med projekter vil der blive lagt særlig vægt på udbredelse af ERTMS, mindskelse af støjgener samt opnåelse af standarder, der overstiger ovenstående minimumskrav.

For vejtransportinfrastrukturen stilles der krav mht. vejenes standard og implementering af ITS i overensstemmelse med direktivet herom (2010/40/EU). I forbindelse med projekter vil der udover ITS blive lagt vægt på indførelse af ny teknologi og innovation for at mindske CO₂-udledningen, tilvejebringelse af sikre parkeringsområder samt fremme af vejsikkerhed.

For søtransportinfrastrukturen defineres mængden af passagerer eller gods der skal omsættes, for at en havn kan defineres som en TEN-T-havn, på følgende måde: Minimum 0,1 pct. af den samlede omsætning i EU-havne af enten em-



balleret eller uemballeret gods eller minimum 0,1 pct. af det samlede passagertal.¹

Med hensyn til kravene til transportinfrastrukturen skal medlemsstater, havneoperatører og infrastrukturforvaltere sikre, at havnene er forbundet med jernbanelinjer og veje samt at der er mindst én terminal, der er åben for alle operatører. Navigationssystemet VTMISS skal gennemføres i overensstemmelse med direktivet herom (2002/59/EF). Havneoperatører skal sikre, at havnen har udstyr til modtagefaciliteter til driftsaffald og lastraster.

For projekter under 'Motorveje til søs' er det en betingelse, at minimum to medlemslande samt mindst én hovednethavn er involveret i projektet.

For lufttransportinfrastrukturen defineres mængden af passagerer eller gods der skal omsættes, for at en lufthavn defineres som en TEN-T-lufthavn, på følgende måde: Minimum 0,1 pct. af det samlede passagertal i EU-lufthavne (bortfalder dog hvis lufthavnen er placeret i en radius der er mere end 100 km. fra den nærmeste anden TEN-T-lufthavn) eller minimum 0,2 pct. af den transporterede godsmængde.

Der henvises i afsnittet til yderligere relevant EU-luftfartslovgivning. Der vil mht. projekter blive lagt særlig vægt på optimering af eksisterende infrastruktur, forøgelse af lufthavnskapaciteten samt implementering af det fælleseuropæiske lufttrafikstyringssystem SESAR.

For infrastruktur til multimodal transport defineres godsterminaler som bygninger, hvor det er muligt at omlade imellem to transportformer, og hvor der er kapacitet til midlertidig omlagring, fx i havne, lufthavne og i banegodsterminaler. Minimumsmængden for transporteret gods følger kriterierne for havnene. Projekterne skal fremme den multimodale transport.

Endvidere findes et afsnit om infrastruktur for transport ad indre vandveje. Der findes ikke indre vandveje i Danmark.

Afsnittet om fælles bestemmelser indeholder de tværgående hensyn for det samlede net mht. byknudepunkter, ITS, godstransporttjenester, ny teknologi og innovation, sikker infrastruktur, miljøbeskyttelse, tilgængelighed for alle brugere samt infrastruktur der er modstandsdygtig over for klimaændringer og katastrofer.

Det konkrete samlede net for Danmark består for jernbanedelen af et vidtfor-grenet net, der binder landedelene sammen. Det samme gør sig gældende for vejnettet, som primært består af motorveje, men også af enkelte motortrafikveje og statslige hovedveje. I udgangspunktet er endvidere 22 havne med i det

¹ For både havne og lufthavne baseres data på gennemsnit af de seneste tre års tilgængelige data hos Eurostat.



samlede net. Det samme er tre lufthavne (Københavns Lufthavn - Kastrup, Billund samt Aalborg). Endelig figurerer godsterminalerne i Høje-Taastrup, Taulov og Padborg ligeledes i det samlede net.

Kapitel III: Hovednettet

Hovednettet består af den andel af det samlede net med den største strategiske betydning for opnåelsen af TEN-T-programmets overordnede målsætninger. Hovednettet defineres ved at sammenkoble byknudepunkterne, som også omfatter de tilhørende havne og lufthavne samt grænseovergange til nabolande.

Førnævnte krav til det samlede net gælder også for hovednettet. Dertil kommer nogle yderligere krav for hovednettet: Havnene i hovednettet skal senest ultimo 2030 være forbundet med TEN-T-jernbanenet (‘undtagen i behørigt begrundede tilfælde’), mens dette først er et krav for lufthavnenes vedkommende ultimo 2050. For jernbanestrækninger med regelmæssig godstrafik er der krav om minimumshastigheder på 100 km/h. For veje og havne er der krav om adgang til alternative rene brændstoffer, hvilket for lufthavnenes vedkommende er et krav om kapacitet til at tilvejebringe alternative rene brændstoffer. Endelig er der for vejenes vedkommende en forpligtelse til anlæggelse af sikre rasteplasser med ca. 50 km. afstand på motorveje (forslaget definerer ikke nærmere ‘sikre rasteplasser’).

Den danske del af hovednettet forekommer ved, som på det øvrige europæiske net, at knytte de forskellige byknudepunkter sammen for jernbane og vej. Det betyder, at strækningerne imellem København (inkl. Øresundsforbindelsen) og Hamborg, København og Aarhus samt Aarhus og Hamborg udgør hovednettet for jernbane og vej. Dette gælder også den nye København-Ringsted-jernbane, der forventes færdig i 2018. Desuden figurerer havnene i København og Aarhus samt Københavns Lufthavn – Kastrup i hovednettet. Jernbanestrækningerne imellem København (inkl. Øresundsforbindelsen) og Hamborg, inklusive den kommende Femern-forbindelse, udgør desuden en andel af en såkaldt *hovednetkorridor* fra Helsinki til Valletta. Hovednetkorridorerne beskrives i det følgende.

Kapitel IV: Gennemførelse af hovednettet ved hjælp af hovednetkorridorer

Implementeringen af hovednettet ønskes støttet via oprettelse af såkaldte hovednetkorridorer, der består af dele af hovednettet. Kommissionen ønsker for korridorerne en koordineret udvikling og styring af infrastrukturen med fokus på modal integration og interoperabilitet.

Korridorerne er defineret i bilagene til forslaget om ‘Netforbindelser i Europa’ (‘Connecting Europe Facility’ (KOM/2011/665)). De tager bl.a. udgangspunkt i de i 2010 udpegede jernbanegodskorridorer (913/2010/EU), om end de ikke fuldstændigt følger disse. Hvert medlemsland deltager i mindst én korridor.



Hver korridor skal som udgangspunkt omfatte minimum tre transportformer og tre medlemslande. Havne indgår i korridorerne, hvor det er relevant.

For hver korridor tilknyttes en europæisk koordinator, som udpeges af Kommissionen efter høring af relevante medlemsstater og Europa-Parlamentet (også i dag har visse af prioritetsprojekterne tilknyttet koordinatore). Koordinatoren handler for og på vegne af Kommissionen og har til opgave at lede den samordnede gennemførelse af hovednetkorridoren og lede arbejdet i en såkaldt korridorplatform.

For hver korridor oprettes en korridorplatform, der involverer de relevante medlemsstater, jernbaneinfrastrukturforvalterne samt evt. andre offentlige og private organer. Disse fora får status som en retlig enhed, fx som en europæisk økonomisk interessegruppe.

Hvert korridorforum forpligtes til senest seks måneder efter vedtagelsen af de nye TEN-T-retningslinjer at nå til enighed om en flerårig korridorudviklingsplan. Denne skal bl.a. indeholde målsætningerne for hovednetkorridoren og hhv. en gennemførelsesplan og en investeringsplan. Gennemførelsesplanen indeholder bl.a. en plan for indførelse af trafikstyringssystemer samt fjernelse af fysiske, tekniske, driftsmæssige og administrative hindringer mellem og inden for transportformer. Investeringsplanen skal indeholde lister med planlagte infrastrukturprojekter indenfor de transportformer, der omfattes af hovednetkorridoren, og en tilhørende økonomisk plan, der angiver finansieringen af projekterne.

Til støtte for gennemførelsen af hovednetkorridorerne kan Kommissionen vedtage såkaldte 'gennemførelsesafgørelser', der kan omfatte en hovednetkorridors investeringsplan, herunder de forbundne omkostninger og tidsplanen for gennemførelse af projekterne. Gennemførelsesafgørelsen kan desuden fastlægge foranstaltninger for at reducere eksterne omkostninger som fx drivhusgasemissioner og støj. Gennemførelsesafgørelserne vedtages efter den såkaldte rådgivningsprocedure, hvor Kommissionen rådgiver sig med medlemslandene i TEN-T-komiteen, men hvor Kommissionen i sidste ende træffer afgørelse.

Kapitel V: Fælles bestemmelser

De fælles bestemmelser omfatter bl.a. krav om, at medlemslandene løbende indberetter til Kommissionen angående tekniske og finansielle data for implementeringen af TEN-T-nettet.

Med forslaget tillægges Kommissionen via delegerede retsakter beføjelser til løbende at ændre TEN-T-nettet for indlandshavne, havne, lufthavne, godsterminaler med henblik på at afspejle de seneste tilgængelige data for passager- og godsomsætning samt til at tilpasse kortene for veje, jernbaner og indre vandveje, sådan at fremskridtene med færdiggørelsen af hovednettet afspejles. Denne delegation kan tilbagekaldes af Rådet eller Europa-Parlamentet.



Senest ultimo 2023 foretages en større revision af hovednettet på baggrund af evaluering af de opnåede fremskridt.

I tilfælde af forsinkelse med færdiggørelsen af hovednettet kan Kommissionen bede om en skriftlig forklaring fra medlemsstaterne inden for tre måneder med henblik på at løse problemet. Kommissionen kan beslutte at iværksætte 'passende foranstaltninger' for at sikre implementeringen af hovednettet.

Forbindelse til anden lovgivning: Netforbindelser i Europa (Connecting Europe Facility)

De fremtidige midler til TEN-T afhænger af de sideløbende forhandlinger om EU's budget for 2014-2020 (de flerårige finansielle rammer). Kommissionens foreslåede TEN-T-budget for perioden fremgår af Kommissionens forslag til forordningen Netforbindelser i Europa, som er et finansieringsinstrument, der skal dække hhv. transport, energi og IKT (informations- og kommunikationsteknologi). Forordningen erstatter den nuværende TEN-finansforordning, der dækker TEN-T og TEN-E (energi).

Der er i Kommissionens forslag afsat 21,7 mia. euro til transportdelen af Netforbindelser i Europa, hvor den indeværende finansielle periode (2007-2013) opererer med et budget på 8,1 mia. euro (2011-priser).

Hertil kommer 10 mia. euro, som reserveres fra samhørighedsfondsmidlerne og som bruges på transportinfrastrukturprojekter i samhørighedslande. De reserverede midler fra samhørighedsfonden fordeles på baggrund af de vilkår, der opstilles i TEN-T-retningslinjerne og Netforbindelser i Europa, bl.a. om projekternes europæiske merværdi. Mht. støtteprocentsatserne bruges dog de højere støtteprocentsatser fra samhørighedspolitikken. Mht. fordelingen tages der et vist hensyn til, at midlerne fordeles nogenlunde i overensstemmelse med de nationale rammer for strukturfondsmidlerne.

Baggrunden for Netforbindelser i Europa er ifølge Kommissionen, at man ønsker at skabe en mere ensartet struktur for ansøgningsprocedurer og projektadministration inden for de tre sektorer. Samtidig finder man, at transport, energi og IKT står over for mange af de samme udfordringer. Fx er det tanken, at innovative finansielle instrumenter, særligt projektobligationer, er relevante for alle tre sektorer, med henblik på at sprede risici samt øge muligheden for privat medfinansiering af infrastrukturprojekter. Endvidere finder Kommissionen, at der kan være projekter, hvor der er synergier imellem de forskellige områder.

Netforbindelser i Europa angiver de forskellige støtteprocentsatser, som forskellige projektyper kan opnå. For TEN-T vil man stadig kunne opnå støtte på op til 50 pct. til forundersøgelser/projekteringsfaser, mens der er forskellige satser for anlægsarbejde, trafikstyringssystemer m.v., som gennemgås i det følgende:



Anlægsarbejde i forbindelse med jernbaneprojekter og indre vandveje vil kunne støttes med op mod 20 pct., dog med en mulighed for op til 30 pct. i støtte til projekter, der eliminerer flaskehalse, og op til 40 pct. for grænseoverskridende projekter.

For projekter der forbinder indre vandveje til havne og lufthavne, projekter der mindsker støj fra togene samt projekter, der udvikler havne og multi-modale platforme kan der gives støtte på op til 20 pct.

ERTMS kan give op til 50 pct. i støtte. Øvrige trafikstyringssystemer, projekter med godstransporter, projekter for at fremme sikre rastepladser på hovednettet for vej samt sømotorvejsprojekterne kan modtage op til 20 pct. i støtte.

Endvidere defineres i bilaget til Netforbindelser i Europa de tidligere nævnte hovednetkorridorer for TEN-T. For hver korridor er der defineret en række projekter, som Kommissionen ønsker at prioritere. Det drejer sig for størstedelen om jernbaneprojekter, men også en række projekter der involverer havne, indre vandveje, sømotorveje og multi-modale platforme og samspillet mellem transportformerne. Vejprojekter er ikke en del af korridorerne. Endvidere fremgår udover hovednetkorridorerne en række yderligere jernbaneprojekter på hovednettet samt horisontale prioriteter (trafikstyringssystemer). Det skal understreges, at også projekter på hovednettet, som ikke fremgår af bilaget, fortsat kan modtage TEN-T-støtte. Beslutninger angående tildelingen af TEN-T-støtte vil fortsat blive truffet på baggrund af konkrete ansøgninger.

2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Forslaget er direkte bindende i alle medlemslande. Forslaget kræver ikke ændringer i dansk lovgivning.

3. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for transport den 19. oktober 2011 med høringsfrist den 9. november 2011. Forslaget er eftersendt i dansk sprogversion.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning havde ingen bemærkninger til høringen.

Følgende organisationer har afgivet bemærkninger:

Rederiforeningen

Rederiforeningerne har med interesse gennemgået de fremsendte dokumenter vedrørende forslag til revision af TEN-T programmet. Revisionen er imødeset, idet programmet forhåbentlig fremadrettet kan medvirke til at skabe grundlaget for, at mere gods vil blive transporteret ad søvejen, således som det har været EU's ambition gennem en årrække.



Helt overordnet er det positivt, at der i forslaget er givet tilsagn om et samlet støttebeløb på 50 milliarder Euro, hvoraf de 21,7 milliarder allokeres til transportområdet. Ved nærmere gennemgang er det imidlertid tydeligt, at det i særlig grad er jernbaneprojekter, der vil blive prioriteret. Af listen over identificerede projekter vedrørende etablering af et europæisk transportnetværk er kun 5 ud af 129 projekter direkte maritimt relaterede.

Nærskibsfarten – navnlig i Nordeuropa – står overfor betydelige udfordringer de kommende år. I forhold til at sikre, at nærskibsfarten fortsat kan udgøre en vital del af det europæiske transportnetværk er det afgørende, at konkurrenceevnen er intakt, og at den nødvendige infrastruktur er til stede.

En væsentlig udfordring er svovlkravene i forbindelse med sejlads i Østersøen og Nordsøen fra 2015. LNG anses for én blandt flere løsningsmuligheder, men den fornødne infrastruktur mangler. Både i henhold til de eksisterende retningslinjer og ændringsforslaget for transportdelen af TEN-T, vil et infrastrukturprojekt af den type kunne opnå støtte, men kun op til 20 pct. af omkostningerne. Efter Rederiforeningernes vurdering vil det ikke være tilstrækkeligt til, at leverandører og havne vil foretage de nødvendige investeringer. Der er således behov for at justere støtteandelen for denne type projekter – evt. så den svarer til mulighederne inden for energi eller telekommunikation – eller på anden måde sikre, at LNG-infrastruktur i europæiske havne kan kategoriseres og finansieres som et energiprojekt med op til 80 pct. i TEN-T støtte. Tilsvarende bør det sikres, at rederierne kan opnå tilskud fra TEN-T i de tilfælde, hvor overgangen til alternative energikilder kræver større investeringer og ombygning af skibene. Det gælder også for investeringer i ny teknologi i form af rørgrensningsanlæg, der muliggør opfyldelse af svovlkravene uden skift til den betydeligt dyrere lavsvovlholdige olie. Endelig er der behov for en tilbagefaldsmulighed, der sikrer, at rederierne af konkurrencemæssige hensyn kan opnå kompensation fra TEN-T fra og med 2015, såfremt de teknologiske løsninger stadig er under udvikling, og et reelt alternativ til olie med svovlindhold på 0,1 pct. ikke er til stede.

I forhold til behovet for maritime infrastrukturløsninger kan endvidere nævnes affalds- og spildoliehåndtering i havne. På trods af, at det er direktivbestemt, at havneoperatører skal sikre gode miljøforhold for skibe, herunder modtagefaciliteter, er der fortsat mange eksempler på, at faciliteterne i de europæiske havne ikke er tilstrækkelige. Hertil kommer, at behovet for modtagefaciliteter i havnene forventes at stige i årene fremover i takt med, at kravene til udledning af "urent" vand – eksempelvis vaskevand, ballastvand mv. – skærpes. I den forbindelse vil det være væsentligt, hvis havnene tilskyndes til at foretage de nødvendige investeringer med mulighed for at opnå støtte fra TEN-T programmet.

Danske Havne



Danske Havne har modtaget Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning i høring. Danske Havne ønsker, at fremsætte følgende bemærkninger til forslaget.

Danske Havne anerkender Kommissionens vision for et europæisk transportnet frem til 2050. Forslaget fremstår som en løsning på et hidtil manglende element i det indre marked og et vigtigt konkurrenceparameter i den globale handel. Overordnet set vil forordningen være til gavn for Danmark og de danske erhvervshavne. Der bør dog tages højde for særlige nationale og regionale forhold og dermed tænkes mere fleksibelt i forhold til kravene i både core network og comprehensive network.

Investering i infrastruktur handler jf. kommissær Siim Kallas om værdiskabelse i form af økonomisk vækst, jobskabelse, og bæredygtig brug af ressourcerne. Forudsætningen for økonomisk vækst er samhandel. Forudsætningen for samhandel er effektive transportkæder. Transport er ikke et mål i sig selv, men bør ses som et naturligt middel til jobskabelse og økonomisk vækst. Europas havne har samtidig en nøglerolle i omstillingen til en mere bæredygtig og miljørigtig økonomi.

I en dansk optik handler investering i infrastruktur også om at skabe et Danmark i balance. Danske Havne anerkender Kommissionens oplæg til, at der ud over et prioriteret kernenetværk er støttemuligheder for de øvrige regionale havne i comprehensive network. Regionale transportknudepunkter er nødvendige for at Danmark har berøring med godsstrømmene og adgang til det centrale transportnet samt disses afledte værditilvækst.

Europæiske havne varierer i omfang og skala. Større havne er for det meste kendetegnet ved at være trafikale centre, der hele tiden arbejder på at optimere godsstrømmen. For små og mellemstore havne, er det meget vigtigt, at havnen virker som et kommercielt center for at bevare og tiltrække service- og industri-sektoren på havnen. Jf. tal fra Kommissionen tegner den maritime økonomi sig for en produktionsværdi på omkring 450 milliarder euro.

Særlige bemærkninger til søfartsinfrastruktur

Kravene til havne placeret på øer tager ikke højde for Danmarks sammensætning af øer eller fremtidige transportkorridorer (artikel 24, stk. 2, pkt. c). Formuleringen har f.eks. betydning for Østsjælland, hvor Køge Havn ikke er med i netværket. Køge Havn er en del af Sjællands vigtigste multimodale logistikkllynge. Havnen vil fremadrettet spille en særlig rolle i forhold til godsstrømme til København, nærskibsfart og banekorridoren via Femern forbindelsen. Danske Havne anbefaler, at teksten rettes til følgende:

Søhavnen er beliggende på en ø og er det primære maritime adgangspunkt til en NUTS 3-region i det samlede net.



Under behandlingen af transporthvidbogen i Europa-Parlamentet blev kilometergrænsen kritiseret (artikel 24, stk. 2, pkt. d). Der er lagt op til, at udkants-havne skal have en afstand på minimum 200 km fra nærmeste havn i comprehensive network. Der bør her tages højde for særlige nationale og regionale forhold og dermed tænkes mere fleksibelt. For Danmarks vedkommende har de 200 km stor betydning, og tallet virker som grebet ud af luften. Der er stor forskel på de danske havne i kompetencer og erhvervsklynger. Kommissionens fokus er primært på godstransport, hvilket kan have negativ indflydelse for de danske fiskerihavne, da landinger af fisk ikke tælles med i godsomsætningen.

Særlige bemærkninger til infrastrukturkomponenter

Der gælder særlige regler for godsterminaler og logistiske platforme (artikel 33). Kolding Havn er direkte forbundet med en godsterminal og bør betragtes som en logistisk platform. Den logistiske platform har mulighed for at udføre logistiske aktiviteter med skib, bil og tog. Derved indfrier Koldings logistiske platform grænseværdien for håndtering af bulk.

Særlige bemærkninger til transportkorridorer

En engelsk transportkorridor. Stort set al dansk-engelsk samhandel foregår via Esbjerg, hvorfor Esbjerg bør anses som en kernekorridor, der binder Copenhagen-Malmö Ports og Aarhus Havn sammen med England. Også i forhold til Kommissionens ønske om at fremme motorveje til søs, herunder nærskibsfart, og adgangen til bane fra havnen, passer Esbjerg Havn godt ind som tredje ben i core network. Dette vil binde godsstrømme fra Finland, Sverige og Danmark sammen med England og Benelux. En inddragelse af Esbjerg i hovednettet vil samtidig lette belastningen af det øvrige transportnet.

Særlige bemærkninger til forordningens implementering

Forordningen mangler konkrete delmål og prioriteringer for at nå hovedmålene i 2030 og 2050. Der er ud over retningslinjer brug for en eksplicit handleplan for en effektiv implementering og koordinering mellem medlemslandene og indbyrdes i transportsektoren. Dette kan bl.a. være med til at løfte den store udfordring, der ligger i den modale sammenhæng mellem godsfragt ad vandvejen og via jernbanen.

Særlige bemærkninger til fossile energikilder

Olie og usikkerheden i oliens oprindelseslande gør transportens omkostninger uforudsigelig. Adgang til alternative energikilder kædet sammen med forskning kan være med til at mindske usikkerheden, skabe nye markeder og forbedre den negative påvirkning af miljøet.

Kommissionens forslag har et mål om at reducere CO₂ udledninger på tværs af transportsektoren. Dette punkt bør indeholde konkret information om metode



og omkostninger forbundet med målet. Kommissionen bør som udgangspunkt ikke have blind tillid til den teknologiske udvikling af elektriske transportformer og transportsektorens adgang til grønne energikilder. Konkret viden bør være grundlaget i en så omfattende strategi, der strækker sig over 20 henholdsvis 40 år.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 19. oktober 2011 vedrørende ovennævnte. Vi skal i den forbindelse henvise til vore bemærkninger i brev af 3. november 2011 til finansministeriet om oprettelse af netværksforbindelser i Europa, ændring af TEN-T finansforordningen samt ændring af afgørelse om etablering af et rammeprogram for konkurrenceevne og innovation. Brevet blev tilsendt Transportministeriet i elektronisk kopi.

Dansk Erhverv støtter generelt kommissionens fokus på infrastrukturområdet og skal erklære 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.

Danske Speditører

Danske Speditører støtter kommissionens fokus på infrastrukturområdet. Hovedformålet med retningslinjerne bør være et integreret transeuropæisk transportnet, der dækker alle medlemsstater og regioner, danner grundlag for en balanceret udvikling af samtlige transportformer og tilstræber synergi mellem de forskellige transportformer.

DI – Organisationen for erhvervslivet

DI hilser forslaget velkommen. Der er tale om et vigtigt forslag, som den danske regering overordnet bør støtte.

Generelle betragtninger

Økonomisk vækst er betinget af varers og personers frie mobilitet. DI anser udviklingen af det transeuropæiske netværk for transport, TEN-T, som grundstenen for den grænseoverskridende mobilitet inden for EU og derved et bærende element for Europas fremtidige vækstmuligheder.

Velfungerende infrastruktur er af væsentlig betydning for danske virksomheders konkurrencekraft. Særligt for eksporterende virksomheder er den grænseoverskridende infrastruktur inden for EU, herunder specielt til vores nabolande, af afgørende betydning. Det bemærkes i den forbindelse, at en betydelig del af Danmarks og EU's internationale handel foregår via havnene.



DI støtter den foreslåede model for europæisk infrastruktur, der bygger på et "samlet net" (comprehensive) og et "hovednet" (core).

DI noterer i den forbindelse med tilfredshed, at Kommissionen understreger vigtigheden af multimodalitet og behovet for at investere i infrastruktur, der samordner transport-formerne, herunder både havne, lufthavne, stationer og fragtterminaler.

Optimering af de enkelte transportinfrastrukturer (veje, baner, havne, lufthavne, m.m.) kombineret med et effektivt samspil mellem alle transportformer fremmer en effektiv europæisk transportsektor og understøtter dermed en bæredygtig økonomisk vækst.

Finansieringsrammen påvirker retningslinjerne

DI bemærker, at der trods det stærke udspil fra Kommissionen fortsat er en stærk usikkerhed om finansieringsrammen for det europæiske infrastruktur-net. I den nuværende flerårige finansielle ramme (2007-2013) er der afsat 8 mia. euro til TEN-T. EU-Kommissionen foreslog imidlertid i sin tid at afsætte 20 mia. euro, men det blev efterfølgende beskåret dramatisk i Rådet. I lyset af dette beklager DI, at Kommissionen 'kun' foreslår 21,7 mia. euro, til investeringer i transportinfrastruktur.

Kommissionens egne tal viser, at der frem mod 2020 skal investeres 500 mia. euro for på tilfredsstillende vis at udbygge den europæiske transportinfrastruktur i overensstemmelse med ønsket om et sammenhængende indre marked. Selv om hoved-parten af finansieringen skal løftes af medlemslandene og andre parter, er 21,7 mia. euro til transportinfrastruktur langt fra tilstrækkeligt.

Derfor bør der i rådsforhandlingerne arbejdes for, at EU-Kommissionens foreslåede beløb på 21,7 mia. euro til transportinfrastruktur som minimum fastholdes.

I modsat fald er det DI's frygt, at de retningslinjer, som er indeholdt i det foreliggende forslag til forordning, vil vise sig at være umulige at opnå, og at ambitionen om en sammenhængende europæisk transportinfrastruktur må opgives.

Implementering

DI er tilfreds med, at der opstilles langsigtede planer for infrastrukturen, men advarer samtidig mod de lange sigtelinjer mod en fuld implementering af hovednettet og det samlede net i hhv. 2030 og 2050 (dog også 2050 for koblingen af lufthavnene i hoved-nettet).

Det er væsentligt, at indføre en mekanisme, som sikrer fremskridt i udviklingen af TEN-T nettet, da der ellers vil være en risiko for, at projekterne udskydes til



sidst i perioden eller slet ikke bliver gennemført. Derfor hilser DI de udvidede planer og rapporteringer vedrørende hovednettet velkommen.

Forordningens stilling i forhold til andre retsakter bør dog afklares med hensyn til status og tidsrammer, således at TEN-T-forordningens sigtelinjer frem mod 2050 ikke betyder en udskydelse af implementering af allerede vedtagne standarder, f.eks. for ERTMS på jernbaneområdet.

DI er meget enig i, at der stilles konkrete krav til infrastrukturens udformning, kvalitet, standarder, m.v.

Dog er det vigtigt, at man ikke forpligter sig ud over, hvad der giver mening. Det bør fx ikke pålægges den danske stat at investere i jernbaneforbindelser til alle TEN-T-havne, jf artikel 26.1.(a), med mindre det er samfundsøkonomisk rentabelt. Artikel 7.2.c skulle gerne sikre, at der hverken gives EU-medfinansiering til eller skal gennemføres projekter, hvis grundig analyse viser, at investeringerne ikke er samfundsøkonomisk rentable. DI finder dette meget vigtigt.

Investeringer i infrastruktur bør foretages dér, hvor det samfundsøkonomiske afkast er størst, og hvor væksten i den private sektor understøttes bedst. DI kunne derfor godt ønske sig, at de økonomiske kriterier i artikel 7.2 blev trukket klarere frem, fx i TEN-Ts målsætninger i artikel 4 og/eller som en prioriteringsmekanisme, så de mest rentable projekter gennemføres først og/eller opnår mest medfinansiering.

DI noterer sig også, at ERTMS og elektrificering af jernbanen skal være gennemført for hovednettet inden 2030 og for det samlede net inden 2050. I henhold til klimadagsordenen og ud fra en effektivitetsbetragtning bør dette fortsat være højt prioriteret.

En elektrificering af hovedbanenettet vil være en stor fordel for både gods- og passager-transport på jernbane, og DI skal derfor opfordre til en elektrificering af hovedbanenettet i Danmark fremrykkes.

Ligeledes noterer DI med tilfredshed, at parkeringspladser - herunder sikre rasteplasser - er en prioritet inden for vejinfrastrukturen.

Endvidere bemærker DI, at to danske havne er udpeget til hovednettet, og vil i den forbindelse gerne opfordre den danske regering til at fremme investeringer i disses bag-landsinfrastruktur, så der sikres en bedre kobling med det overordnede infrastrukturnet.

Undgå konkurrenceforvridende driftstøtte

Enkelte steder rummer forslaget til forordning elementer, der ikke har med selve infrastrukturen at gøre, men bevæger sig ind på en regulering af selve brugen af infrastrukturen. DI vil gerne advare mod dette.



Det drejer sig bl.a. om artikel 4.2.(f) om ”tilskyndelse til omfattende anvendelse af transport med den mest CO₂-neutrale virkning”. For det første kan den teknologiske udvikling på sigt ændre, hvad der er ’grønne’ transportformer, og for det andet kan støtte til specifikke transportformer risikere reelt at være skjult statsstøtte. Dermed risikerer man at skævvride konkurrencen – både mellem og inden for transportformerne.

Problemstillingen er den samme i artikel 25, som omhandler medfinansiering af Sømotorveje (Motorways of the Sea). TEN-T-programmet bør anvendes til anlæg af infrastruktur på land og til innovation og teknologiudvikling, men på ingen måde til støtte af drift af kommercielle ruter eller til køb af skibe eller bestemt teknologi.

Ligeledes omtaler artikel 38 såkaldte ”godstransporttjenester”, som kun i begrænset omfang synes at være relevant for et infrastrukturprogram, da transport og tjenesteydelser reguleres af andre EU-regelsæt.

Oversættelsesfejl

Den danske oversættelse af artikel 10.(i) er ikke korrekt i forhold til den engelske udgave. Den danske version taler om at ”undgå byområder i forbindelse med jernbanegods-transport”, mens den engelske original anvender begrebet ”bypassing urban areas”. Der er temmelig stor forskel på de to begreber, idet ”bypassing” snarere betyder ”(muliggøre) udenomskørsel”, hvilket ikke indikerer et stop for jernbanegods-transport i byområder. Fejlen gentages i artikel 36.(f). Den danske sprogversion bør derfor rettes disse to steder.

Danske Havnevirksomheder

Danske Havnevirksomheder vil gerne udtrykke opbakning til Danske Havnes høringssvar på havneområdet.

For de mere overordnede betragtninger henviser Danske Havnevirksomheder til DIs høringssvar.

DTL – Dansk Transport og Logistik

Med henvisning til høring af 19. oktober, 2011, skal Dansk Transport og Logistik hermed fremsende sine umiddelbare kommentarer til Kommissionens forslag til forordning om Unionens retningslinjer for det transeuropæiske transportnet. Vi skal dog samtidig henviser til vores tidligere kommentarer af 2. november, 2011 til de finansielle forslag knyttet til TEN-T.

Dansk Transport og Logistik – der repræsenterer det danske transporterhverv ad vej og på bane – skal ikke forholde sig til alle de elementer, som berøres i forslaget, men vil fokusere på de elementer, der er centrale for brugerne af infrastrukturen.



Kommissionen peger med rette på infrastruktur som et hovedelement i en transportpolitik for EU. Vi hilser velkommen, at Kommissionen tillægger infrastruktur så stor betydning både hvad angår bedre udnyttelse af eksisterende infrastruktur og etablering af ny infrastruktur.

Vi skal blot pege på den aktuelle danske debat for at fremhæve betydningen af disse forhold. Transportsystemerne i dag lider under næsten akut kapacitetsmangel af den ene eller den anden grund. Anlægsprojekter kan afhjælpe dette, men det er langsigtede løsninger, der ikke vil skabe ny kapacitet på kort sigt. Indførelse af modulvogntog i EU, tilpasninger af vægtgrænser, regulering af kørselsrestriktioner i og udenfor byer for at afskaffe forbud mod kørsel på de tidspunkter, hvor infrastrukturen benyttes mindst m.v. er til gengæld tiltag, der kan have en positiv hurtig effekt.

Som det gælder for bæredygtighed er det nødvendigt, at der tages en bred tilgang til spørgsmålet om kapacitet generelt og at man foretager en bred vurdering af hvor kapacitets begrænsninger findes – lovgivning, sikkerhed, sociale forhold, infrastruktur mv. – for at finde de rette løsninger som samtidig opfylder alle politiske mål.

DTL skal særligt pege på to faktorer, som vi finder, har stor betydning for vurderingen af EU's indsats for infrastruktur. Den ene vedrører flaskehalse, hvor Kommissionens forslag med rette sætte mere fokus på dette end tidligere inden for TEN-T. DTL skal dog også advare imod en tro på, at flaskehalse kan løses nemt. Hvis det var tilfældet, ville de fleste nationale myndigheder nok have fjernet de flaskehalse for lang tid siden. Tidligere erfaringer med arbejde med flaskehalse i EU viste, at selvom en flaskehals kan have grænseoverskridende effekter, er det overordentligt vanskeligt for EU at bidrage til at løse flaskehals problemerne. Men ikke desto mindre, kan en flaskehals et sted fastlægge den samlede kapacitet i en stor del af infrastrukturens systemet i EU. Fokus bør derfor stadig være at løse flaskehalse i systemet. Den anden faktor vedrører et bedre fokus på at løse de konkrete problemer i EU's infrastruktur, snarere end at forfølge en politik, om at overflytte gods mellem transportformerne. Man kan ikke udvikle og fremme jernbane transport og søtransport ved at gøre forholdene for godstransport ad vej ringere eller mere besværlige. 85% af vejtransport er kørsler under 150 km – en afstand hvor jernbaner og søfart alligevel ikke betragtes som et alternativ. Desuden indgår netop vejtransport i næsten alle intermodale transportkæder, der indeholder bane- eller søtransport, og en effektiv vejtransport er derfor vigtig for de intermodale transporter. Det har vi et meget positivt eksempel på i Danmark, hvor de danske havne var meget aktive i forbindelse med etableringen af det igangværende forsøg med modulvogntog, og stort set alle erhvervshavne i Danmark har i dag adgang for modulvogntog, ligesom i øvrigt også de to største vej-bane-kombiterminaler har.

DTL kan støtte ideen om et prioritetsnetværk og et mere omfattende netværk, som vil kunne bidrage til at havne og andre netværksindgange integreres bedre



i de nuværende transport-korridorer. På nuværende tidspunkt er der store problemer med godstransporten til og fra havnene i Europa, hvor en effektiv brug af skibsfarten forudsætter, at lastbilerne har gode adgangsveje til og fra havnene for at sikre den videre distribution af godset. EU bør spille en mere fremtrædende rolle i at sikre internationale transportkorridorer og – kæder. DTL er derfor positiv over for et multimodalt TEN-T prioritets netværk, der vil kunne sikre at godset kommer hurtigt frem til bestemmelsesstedet.

Det forudsættes dog, at et sådant prioritetsnetværk også tager hensyn til EU's geografiske forhold og den regionale mangfoldighed og fortsat fokuserer på at sikre alle regioners adgang til hele EU. Dermed bliver knudepunkter i form af intermodale terminaler, havne, men også transportcentre mv. mere afgørende end nogensinde for at sikre godsets uhindrede transport. I sin nuværende form synes forslaget at tage dette med i betragtning.

DTL finder derfor, at det er afgørende under forhandlingerne at fastholde, at forslagets elementer er et samlet hele, hvor man ikke kan pille ved de enkelte elementer uden at det påvirke resten af elementerne.

I lyset af erfaringen med TEN-T de sidste 10-15 år, synes det at være hensigtsmæssigt at fokusere på de områder, hvor EU har kunnet gøre en forskel. Det synes særligt i områder, der kræver en bred indsats for forskning og udvikling og en fælles europæiske indsats. ERTMS er et eksempel, Galileo er et andet (uden dog at DTL i den sammenhæng udtaler sig om hvorvidt Galileo er en god ide eller ej). EU synes derfor at kunne bidrage med tiltag, der fokuserer på at sikre en bedre udnyttelse af eksisterende infrastruktur – som anlagt af medlemsstaterne, en fælles teknologisk udvikling, og en indførelse af en samlet fælles EU løsning, snarere end 27 enkelt-stående nationale løsninger.

DTL finder derfor Section 7 – Common Provisions afgørende, idet det sikres, at infrastruktur-tur opfattes bredere end blot asfalt eller skinner lagt på jorden. Hvis man vil fremtidssikre EU's politik for TEN-T synes det at være hensigtsmæssigt allerede nu at erkende, at f.eks. ITS er ikke kun et spørgsmål om infrastruktur men også om samspillet mellem køretøjer og infrastruktur. Kommissionens henvisning til nye former for energi til køretøjer stiller samme udfordring. I begge tilfælde kan TEN-T politikken vise sig at være et effektivt og nyttigt instrument.

DTL savner til gengæld, at Kommissionen er villig til at være rigtig ambitiøs og pege på, at en måde at optimere infrastruktur på er her og nu ved at anvende dagens teknologi. Modul-vogntog er et eksempel, hvor samfundet på én gang kan forbedre effektiviteten virksomheds- og samfundsøkonomisk og reducere emissionerne. DTL skal også pege på vores katalog over 49 måder at spare brændstof på ved at anvende eksisterende produkter og muligheder: <http://issuu.com/sandgreen/docs/dtl-klima-brochure-2009>

Enkelte artikler



Til enkelte artikler skal vi kommentere følgende:

Art. 4: Vi hilser velkomment at "safety and security" nævnes i art 4.2 litra h. Det er afgørende at infrastruktur tager disse forhold med i betragtning. I den forbindelse skal vi dog fortsat pege på det ulige forhold, der p.t. er i EU for så vidt angår "safety and security" for transportformerne, idet alle andre transportformer end vej har egne agenturer, der har ansvar for disse områder. Vi kan være bekymret for, at der vil være tilstrækkelig fokus på vej i den sammenhæng.

Art. 10: DTL kan være bekymret for, at nogen af de prioriteter, som denne artikel skal udtrykke, mere er udtryk for ideer Kommissionen har (multimodal scheduling, tracking and tracing), end hvad markederne reelt efterspørger. Og hvis markederne reelt efterspørger disse instrumenter, giver det så mening, at EU er involveret? Det er derfor vigtigt, at artiklen ikke ses som et mandat til Kommissionen til at aktivt arbejde for disse ting, men snarere at artiklen er udtryk for, hvad infrastruktur af høj kvalitet bør indeholde.

Art. 20 + art 40: DTL hilser velkomment, at der er fokus på rasteplasser som en integreret del af vejinfrastruktur, og at sikkerhed ligeledes skal være en integreret del. DTL skal dog anbefale den danske regering at arbejde for en mere forpligtende tekst i art. 40.

Finansiering

Afslutningsvis skal DTL pege på, at det foreliggende forslag er ganske ambitiøst. Vi hilser det velkomment, men finder at der er et klart forhold mellem ambitionsniveau og finansieringsmuligheder. Kommissionens eget udspil om finansiering – Connecting Europe, project-bonds – er ligeså ambitiøst som retningslinjerne og det finder vi positivt. Vi håber, at Kommissionens ambitioner på finansieringssiden kan opfyldes, og at medlemsstaterne anerkender betydningen af investeringer i infrastruktur særligt i disse tider, som en investering i fremtiden.

Skulle Kommissionens ambitioner for finansiering imidlertid ikke blive opfyldt, bør retningslinjerne tilpasses til et niveau, som er realistisk. Under alle omstændigheder finder DTL det ikke acceptabelt, at medlemslandene i givet fald blot ser på at anvende infrastrukturafgifter som et finansieringsmiddel. At gøre brugen af infrastruktur – særligt for gods ad bane og veje – dyrere blot for at opnå finansiering vil være i modstrid med de ambitioner, det foreliggende forslag forsøger at opnå, for så vidt angår mobilitet i EU for gods og passagerer.

Endelig skal DTL bemærke, at vedtages dette nye forslag for retningslinjer for TEN-T, bør Kommissionen revidere Marco Polo programmet for at undgå overlapp og uklarheder. Midlerne i Marco Polo programmet kunne passende anvendes til en mere fokuseret indsats for at reducere CO₂ uanset hvilken transportform, der anvendes.



ITD (International Transport Danmark)

Kommissionen fremlægger i forslaget en række muligheder for, hvordan politikken vedr. de transeuropæiske transportnet bedst kan udvikles med henblik på at møde fremtidens krav. Hovedtanken er at sikre, at målene med den hidtidige TEN-indsats nås, og at disse fortsat er tilstrækkelige.

ITD mener, at forslaget er et relevant papir, og Kommissionen skal have ros for at være kritisk over for de mangler, der har været i forbindelse med de hidtidige TEN-projekter. Ved at have de kritiske briller på opnås en fri og fordomsfri diskussion af de muligheder, som TEN-nettet vil betyde for EU de kommende år.

ITD mener overordnet set, at målsætningen for en TEN-politik bør basere sig på bestemmelser, der sikrer lige og gennemsigtige vilkår for alle TEN-projekter. Vi er enige med Kommissionen i, at TEN-projekterne er en meget væsentlig del i den fortsatte videreudvikling af EU's indre marked.

ITD er også enig i, at der med fordel kan skelnes mellem en tostrengt tilgang, som består af et samlet net og et hovednet. Hovednettet skal være færdigt med udgangen af 2030, mens det samlede net skal være tilendebragt senest ved udgangen af 2050. Det kan dog diskuteres, om en sådan tidshorisont ikke er for lang, idet rigtig mange forudsætninger for prognoserne naturligt vil skifte hen over en så lang tidshorisont.

Tidligere oplæg om TEN-projekterne bar præg af, at de foreslåede initiativer ikke har været tydelige og konkrete nok i forhold til at kunne udgøre en reel aktiv og tydelig formuleret EU-politik. Det foreliggende forslag har dog gjort op hermed, og der er nu udarbejdet nye kort med skitser til de godkendte TEN-transportnet.

Vi er derfor tilfredse med, at målsætningerne nu er forenklede, klare og tydelige, og at forordningsudkastet indeholder konkrete forslag til initiativer.

ITD lægger dog vægt på, at det er nødvendigt at afklare forskellen mellem de nationale og EU's kompetenceområder, og at der ved gennemførelse af projekterne i høj grad bør gøres brug af OPP-projekter. Vi mener videre, at transportpolitikken i forhold til TEN bør være så bredt dækkende som muligt og afspejle alle relevante områder, dvs. finansiering, miljø, trafiksikkerhed, fremkommelighed, geografi, topografi, ITS mv.

Set fra dansk side er det glædeligt, at transportnettet er tænkt som et net på tværs af Europa. Det betyder alt andet lige, at alle regioner i EU gøres tilgængelige, således at også randområderne sikres muligheder for øget integration og samhandel med de øvrige dele af EU.

Nu står så implementeringen tilbage, en implementering, der skal gennemføres hen over de næste mange år. De enkelte projekter er ikke med TEN-nettet sik-



ret gennemførelse, men det er givtigt, at der med det foreliggende forordningsudkast foreligger en ramme for det videre arbejde i bestræbelserne på at integrere de europæiske transportkorridorer i EU. Det er uden tvivl en stor udfordring ved at få sikret den nødvendige finansiering af projekterne de kommende år, også selvom der i oplægget henvises til den såkaldte "Connecting Europe-facilitet".

Alt taler for, at en forbedret infrastruktur i bred forstand (transport, energi, digitalt bredbånd o.a.) er til stor gavn for samtlige EU-landes virksomheder og befolkninger.

Høring vedrørende Netforbindelser i Europa (Connecting Europe Facility):

Enkelte organisationer har i deres høringssvar til TEN-T-retningslinjerne også henvist til deres høringssvar for så vidt angår Kommissionens forslag til forordning om Netforbindelser i Europa. Derfor er disse høringssvar indsat neden for:

DI – Organisationen for erhvervslivet

DI har modtaget Kommissionens forslag til forordning om oprettelse af 'netværksforbindelser' i Europa i høring. DI ønsker at fremsætte følgende bemærkninger til forslaget, som fremadrettet henvises til som 'Connecting Europe Facility'.

Velfungerende grænseoverskridende infrastruktur er en forudsætning for europæisk konkurrenceevne. EU's budget kan løfte investering i grænseoverskridende infrastruktur, som uden EU's midler ikke ville blive realiseret. Det gælder inden for såvel transport og energi som IKT. DI hilser derfor forslagets budgetmæssige op-prioritering af europæisk infrastruktur igennem 'Connecting Europe Facility' vel-kommen.

DI ser positivt på forslagets sigte om at forenkle og skabe gennemsigtighed i allokeringen af midler, ikke mindst i forhold til at skabe en sammenhængende ramme for tildelingen af midler på tværs af de tre sektorer.

I lyset af infrastrukturens betydning for økonomisk vækst beklager DI, at der 'kun' er afsat godt 4 pct. af det samlede EU budget, svarende til 40 mia. euro, til investeringer i infrastruktur gennem 'Connecting Europe Facility'.

EU-Kommissionens egne tal viser, at det frem mod 2020 skal investeres 500 mia. euro for på tilfredsstillende vis at udbygge den europæiske transportinfrastruktur i overensstemmelse med ønsket om et sammenhængende indre marked. EU-Kommissionens energiinfrastrukturpakke fra november 2010 peger endvidere på, at der frem mod 2020 skal investeres i størrelsesordenen 200 mia. euro i energiinfrastruktur, for at EU kan leve op til sine energi- og klimamålsætninger. Endeligt fastslår EU-Kommissionen, at der skal investeres om-



kring 270 mia. euro for at realisere målsætningen om hurtig bredbåndsforbindelse til alle borgere og virksomheder i Europa.

Selv om hovedparten af finansieringen skal løftes af medlemslandene, vidner investeringsbehovet inden for transport, energi og IKT om, at 'Connecting Europe Facility' med den foreslåede størrelse på 40 mia. euro langt fra alene er tilstrækkelig til at sikre EU2020 strategiens målsætninger om et mobilt, ressourceeffektivt og innovativt Europa.

Et tæt offentligt privat partnerskab er derfor en nødvendighed for at løfte investeringsbehovet. I forlængelse heraf ser DI positivt på forslaget om at gøre større brug af innovative finansieringsredskaber i forbindelse med større infrastrukturprojekter, f.eks. ved hjælp af udlån gennem den Europæiske Investeringsbank.

I forhold til udstedelse af såkaldte projektobligationer finder DI det vigtigt, at der udvises forsigtighed, således at 'budgetgarantier' forbeholdes projekter, hvor grundig analyse viser, at projekterne er rentable fra såvel et finansielt som et samfundsøkonomisk perspektiv.

DI understreger endvidere vigtigheden af, at der altid foretages en samfundsøkonomisk vurdering og evaluering af de enkelte projekter, der skal modtage støtte fra 'Connecting Europe Facility', og at tildelingen baseres på hvilke projekter, der bidrager mest til vækstdagsordenen. Desuden bør det være en grundpræmis, at omkostninger til investeringer, der modtager støtte, fordeles mellem landene på en måde, der både sikrer dansk og europæisk konkurrenceevne.

Særlige bemærkninger til TEN-T

Økonomisk vækst er betinget af varers og personers frie mobilitet. Det gælder historisk såvel som det gælder for genopretningen af europæiske økonomier. DI anser af samme grund udviklingen af det transporteuropæiske netværk for transport, som grundstenen for den grænseoverskridende mobilitet og derved som et bærende element for Europas fremtidige vækstmuligheder.

For danske virksomheder er arbejdskraftens frie bevægelighed og adgang til transport af varer via velfungerende infrastruktur af væsentlig betydning for virksomhedernes konkurrencekraft. Særligt for eksporterende virksomheder er den grænseoverskridende infrastruktur inden for EU, herunder specielt Danmarks infrastrukturelle forbindelse til vores nabolande, af afgørende betydning.

I den nuværende flerårige finansielle ramme (2007-2013) er der afsat 8 mia. euro. EU-kommissionen foreslog imidlertid i sin tid at afsætte 20 mia. til TEN-T. Det blev efterfølgende beskåret dramatisk i Rådet. Fra dansk side bør der i



rådsfor-handlingerne insisteres på, at beløbet på 21.7 mia. euro til transportinfrastruktur, som EU-Kommissionen har foreslået, som minimum fastholdes.

Særlige bemærkninger til TEN-E

Grundlæggende er det DI's holdning, at investeringer i energiinfrastruktur så vidt muligt skal være drevet af kommercielle interesser. For energiinfrastruktur er der imidlertid en række forhold, der betyder, at mange projekter af strategisk betydning for det indre marked for energi og for omstillingen af energisystemer ikke er kommercielt levedygtige.

Hidtil, under TEN-E, har der i perioden 2007-2013 været afsat 155 mio. euro til energiinfrastruktur. Med de godt 9,1 mia. euro, som foreslås afsat til energiinfrastruktur i perioden 2014-2020 under 'Connecting Europe Facility', er der tale om en væsentlig – og hensigtsmæssig – opprioritering af energiinfrastrukturen, som DI betragter som et strategisk vigtigt indsatsområde på EU niveau. Fra dansk side bør der derfor stilles krav om, at de 9,1 mia. euro som minimum fastholdes.

Særlige bemærkninger til IKT

DI er enig i, at det er vigtigt at fremme den digitale infrastruktur i EU. Men DI er ikke enig i prioriteringen af midler, som kommissionen lægger op til.

Af de 9,2 mia. euro, der afsættes, foreslår kommissionen, at 7,1 mia. kr. bruges til infrastruktur, mens kun en mindre del målrettes selve anvendelsen af bredbånd. I Nordeuropa er udbygning af infrastruktur hovedsageligt markedsdrevet. I et dansk perspektiv er offentlig støtte til udbygning af digital infrastruktur derfor ikke den mest hensigtsmæssige prioritering.

Investeringer i digital infrastruktur giver kun mening i det omfang, at det samtidig lykkes at øge efterspørgslen på digitale tjenester. DI ser derfor gerne, at flere midler målrettes brug af offentlige digitale tjenester. Det kan være på velfærdsteknologiområdet eller inden for uddannelse og andre e-government tjenester, hvor brug af (3D-) billeder kan være med til at øge brugervenligheden, styrke den objektive sagsbehandling samt fremme produktiviteten i den offentlige sektor.

DI foretrækker derfor en mere efterspørgselsdrevet udvikling frem for en ensidig støtte til at udbygge infrastrukturen.

Dansk Transport og Logistik (DTL)

Der henvises til høring fra Transportministeriet af 19. oktober, 2011 om hhv om oprettelsen af 'Netværksforbindelser i Europa' KOM(2011)655 med meddelelse og om Kommissionens forslag (KOM(2011)659 til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af TEN-T-finansforordningen (EC/2007/680)



samt ændring af afgørelsen om etableringen af et rammeprogram (2007-2013) for konkurrenceevne og innovation.

Dansk Transport og Logistik kan generelt tilslutte sig betydningen af at mobilisere investeringer i infrastruktur, særligt for transport. Det hilses velkomment, at Kommissionen udviser initiativ for at skaffe ekstra finansiering gennem et pilotforsøg med project bonds for nærmere at kunne vurdere betydningen af denne form for finansiering for de fremtidige behov på infrastrukturområdet. Vi forudsætter dog, at fokus er på at fastholde en så billig finansiering som muligt og ikke blot at finde alternativer til statsligt engagement. Endvidere forudsætter vi, at hele øvelsen baseres på at undgå dobbelt betaling – dvs at betalingen ikke skal ende i både vejafgifter og subsidierede lån/project bonds, som i sidste ende begge betales af skatteyderne og virksomhederne. Dette vil i øvrigt være i overensstemmelse med Kommissionen egen politik, der blandt andet understreger behovet for, at f.eks. betalte vejafgifter føres tilbage i erhvervet.

Hvad angår forslaget om oprettelse af Netværksforbindelser i Europa støtter Dansk Transport og Logistik som udgangspunkt forslaget, men kan ikke tilslutte dig de angivne ”specific sectoral objectives” i art. 4. Faktisk betragter vi art.4 som i modstrid med art. 3. Art. 3 taler generelt om behovet for korridorer, der er bæredygtige, vækstskabende, skaber sammenhørighed, og fremme f.eks. energieffektivitet. I art.4 defineres dette for transport snævert til alene at blive målt på længden af de konventionelle og højhastighed jernbanenet.

Med den foreslåede tekst i art. 4,stk. a (ii) afskære EU sig fra at fremme vækst og beskæftigelse gennem udvikling af en bæredygtig og vækstskabende godstransport ad vej, som er et nødvendigt alternativ til jernbaner, når den tilstrækkelige kapacitet og kvalitet ikke er tilstede og i særdeleshed vil kunne skabe samhørighed til regioner og egne afskåret fra brugen af jernbaner. Hertil kommer, at EU i andre sammenhæng konsekvent har talt om behovet for at transportformerne skal arbejde sammen og supplere hinanden. Den foreslåede art. 4 synes også at være i strid med dette overordnede mål.

DTL må derfor tage afstand fra teksten i art 4, stk. a (ii) og anmode om, at den danske regering kun accepterer en tekst, der både er mere realistisk og tager hensyn til EU's behov for alle transportformer.

DTL skal dog samtidig hilse velkommen, at den foreslåede tekst i art. 10 åbner op for etablering af sikre rasteplasser som en modtager af støtte.

Afslutningsvis skal DTL tage forbehold for sine bemærkninger i lyset af de klare relationer mellem alle forslag mv i denne sag. I særdeleshed skal DTL fremsætte betragtningen, at prioriteter, hensigter og overordnede planer for udviklingen af TEN-T har mere begrænset betydning ifald EU ikke vil kunne enes om den øgede bevilling til investering i TEN, som foreslået af Kommissionen.

Dansk Erhverv



Høring om oprettelse af netværksforbindelser i Europa, ændring af TEN-T finansforordningen samt ændring af afgørelse om etablering af et ramme-program for konkurrenceevne og innovation

Dansk Erhverv har modtaget Transportministeriets høring af 19. oktober, 2011 om ovennævnte. Der henvises til hhv. KOM(2011)655, (KOM(2011)659 (EC/2007/680) samt rammeprogram 2007-2013.

Dansk Erhverv er overordnet positiv over for mobilisering af investeringer i infrastruktur. Vi finder derfor et pilotforsøg med project bonds interessant og konstruktivt.

Vi skal dog betinge, at øvelsen udføres i overensstemmelse med kommissionens politik om, at de indkomne midler bibeholdes i infrastrukturområdet.

For så vidt angår forslaget om oprettelse af Netværksforbindelser i Europa støtter Dansk Erhverv som udgangspunkt forslaget, men kan ikke tilslutte sig de angivne mål i art. 4. Vi anser art. 4 som værende i modstrid med art. 3, der generelt omhandler behovet for korridorer, der er bæredygtige, vækstskabende, skaber sammenhørighed, og fremmer fx. energieffektivitet. I art. 4 defineres dette for transport snævert til alene at blive målt på længden af de konventionelle - og højhastighedsjernbanenet, hvilket slører fokus for forslaget.

Med den foreslåede tekst i art. 4, stk. a (ii) afskærer EU sig fra at fremme vækst og beskæftigelse gennem udvikling af alle transportformer i samspil, hvor hver enkelt form udnyttes maksimalt, hvilket ellers er EU's mål. Der henvises eksempelvis til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for det transeuropæiske transportnet KOM(2011)650, hvori anføres, at "hovedformålet med retningslinjerne er at fastlægge et fuldstændigt og integreret transeuropæisk transportnet, der dækker alle medlemsstater og regioner og danner grundlag for en afbalanceret udvikling af alle transportformer og derved maksimere nettets merværdi for Europa."

Dansk Erhverv skal derfor indstille, at den danske regering arbejder på, at teksten bringes i overensstemmelse med EU's generelle målsætninger på området og dermed tager hensyn til alle transportformer.

Dansk Erhverv hilser velkommen, at den foreslåede tekst i art. 10 åbner op for etablering af sikre rastepladser som modtagere af støtte.

Afslutningsvis skal Dansk Erhverv tage forbehold for sine bemærkninger i lyset af de klare relationer mellem alle forslag m.v. i denne sag. I særdeleshed skal vi anføre, at prioriteter, hensigter og overordnede planer for udviklingen af TEN-T har mere begrænset betydning ifald EU ikke vil kunne enes om den øgede bevilling til investering i TEN, som foreslået af Kommissionen.



4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Forslaget medfører ikke i sig selv øgede omkostninger. TEN-T-budgettet for perioden 2014-2020 fastlægges i forordningen om Netværksforbindelser i Europa. Beløbet afhænger af de overordnede forhandlinger om EU-budgettet for perioden 2014-2020 (de flerårige finansielle rammer).

Forslaget kan føre til øgede udgifter for medlemslandene i forbindelse med opfyldelsen af de forskellige krav og forpligtelser, der for hovednettets vedkommende skal være opfyldt ultimo 2030. Det gælder for Danmarks vedkommende fx i forhold til kravet om elektrificering af hovednettet for jernbanen, hvor strækningen Fredericia-Aarhus endnu ikke er elektrificeret. Elektrificeringen af denne strækning vurderes ifølge anlægsoverslag at koste ca. 2,07 mia. kr. Kravet om elektrificering af alle øvrige strækninger på det samlede net inden 2050 forventes ifølge anlægsoverslag at koste ca. 4,71 mia. kr. (strækningen Vejle-Herning ikke medregnet).

Kravet om at forbinde alle TEN-T-havne med jernbanenet i 2050 vurderes at ville medføre betydelige omkostninger.

Forslaget kan potentielt føre til øgede administrative byrder for medlemslandene i forbindelse med de skærpede krav om afrapportering af tekniske og finansielle data om medlemslandenes TEN-T-net.

Arbejdet med koordinering af hovednetskorridorerne i de omtalte korridorplatforme, og kravene om udarbejdelse af fælles korridorudviklingsplaner i den forbindelse, kan ligeledes føre til øgede administrative byrder for medlemslandene.

5. Nærhedsprincippet

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

'Den samordnede udvikling af et transeuropæisk transportnet til at understøtte transportstrømmene i det europæiske indre marked og den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed i Europa forudsætter, at der iværksættes tiltag på EU-plan, da tiltag af denne art ikke kan iværksættes af de enkelte medlemsstater. Dette gælder navnlig de grænseoverskridende områder'.

Kommissionen henviser i resumeet af konsekvensanalysen for forslaget (SEK/2011/1213) til artikel 170-172 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), hvor de generelle målsætninger for og afgrænsning af EU's indsats for at støtte etableringen og udviklingen af TEN-T fastlægges. Der refereres særligt til artikel 172, hvori rammerne for anvendelsen af subsidiari-



tetsprincippet fremgår, herunder en central bestemmelse om, at det kræver medlemsstatens godkendelse at gennemføre projekter på dets territorium.

Forslaget vurderes at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet artikel 171 i TEUF fastslår, at Union skal opstille et sæt retningslinjer for udviklingen af de transeuropæiske transportnetværk. Regeringen finder, at formålene med de transeuropæiske transportnetværk kun kan gennemføres, såfremt der er en række fælles standarder for infrastrukturen.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen finder det fornuftigt, at Kommissionens forslag til nye TEN-T-retningslinjer indebærer ambitiøse målsætninger for at skabe et egentligt fælles europæisk transportnet, med effektive og grænseoverskridende transportkorridorer til gavn for både gods- og passagertransporten. Det er af afgørende betydning for at skabe vækst i Europa og i Danmark, at mobiliteten styrkes. Det er vigtigt, at TEN-T-programmet bruges til investeringer i infrastrukturen - ikke som driftsstøtte.

Regeringen støtter Kommissionens overordnede målsætninger om udbygning af grænseoverskridende strækninger, bekæmpelse af flaskehalse, bedre mulighed for multimodal transport samt udbredelse af interoperabilitet. Det er vigtigt med langsigtede politikker, der både fremmer mobiliteten og som samtidig er med til at indfri målsætningen om en kraftig reduktion i transportsektorens udledningen af drivhusgasser. I den forbindelse bør der være fokus på udviklingen af den nødvendige infrastruktur for at sikre adgangen til alternative, rene brændstoffer. TEN-T-programmet bør bidrage med støtte til at hjælpe denne udvikling på vej. Det hilses endvidere velkommen, at der er fokus på udviklingen og anvendelsen af intelligente transportsystemer (ITS) inden for alle transportformer. Her er Danmark allerede langt fremme med beslutningen om indførelse af ERTMS på jernbanenettet i år 2021.

Regeringen støtter den overordnede model med et samlet net og et hovednet, der udgør en andel af det samlede net. Det er positivt, at det kommende hovednet inkluderer næsten alle de nuværende prioritetsprojekter, herunder Femern-forbindelsen og tilhørende landanlæg. Regeringen finder endvidere, at der for de forskellige transportformer er fundet nogle fornuftige kriterier for, hvordan det samlede net og hovednettet udformes på europæisk plan, og at den danske andel af det samlede net og hovednettet har fået en fornuftig udformning. Endelig er regeringen positiv overfor de af Kommissionen foreslåede hovednetkorridorer og oprettelsen af korridorplatforme bestående af medlemsstaterne m.fl., da et forpligtende samarbejde imellem medlemslandene anses for nødvendigt for at implementere ambitionerne for hovednettet og udvikle effektive og grænseoverskridende transportkorridorer. I den forbindelse kan korridorudviklingsplanerne være et nyttigt instrument. Udarbejdelsen af disse bør dog ikke føre til øgede administrative omkostninger for medlemslandene.



Det er vigtigt, at TEN-T-nettet har et reelt indhold til gavn for mobiliteten og miljøet. Overordnet finder regeringen det derfor fornuftigt, at der med Kommissionens forslag følger forpligtelser med på TEN-T-nettet, og at disse ledsages af deadlines for, hvornår forpligtelserne skal være implementerede. Dette gælder særligt for hovednettets vedkommende, idet hovednettet består af de vigtigste europæiske strækninger. Det vurderes, at det kun ved en kombination af muligheden for TEN-T-støtte samt tilhørende forpligtelser og fælles regler er muligt at accelerere eksempelvis udrulningen af det fælleseuropæiske signalsystem for jernbanen, ERTMS.

For hovednetkorridorerne finder regeringen det derfor nødvendigt, at landene forpligter sig til at gennemføre de forskellige krav, og at man etablerer det foreslåede tværnationale samarbejde. Det er til Danmarks fordel, at korridorerne skaber reelle resultater til gavn for mobiliteten.

For den øvrige del af hovednettet bør de forskellige tekniske krav ligeledes implementeres senest ultimo 2030. Strækninger på hovednettet der i 2030 ikke opfylder forpligtelserne, bør alternativt udgå af hovednettet. Regeringen finder, at det er positivt, at der i Kommissionens forslag er forudsat en evaluering og revision af hovednettet i 2023. Det er vigtigt, at denne revision også bliver en mulighed for at inkludere nye strækninger på hovednettet, bl.a. for at tage højde for nye vækstområder.

For så vidt angår den øvrige del af det samlede net bør der være en større grad af fleksibilitet end for hovednettet. Dele af det samlede net består af strækninger af mere lokal eller regional karakter, hvor det vurderes, at forpligtelserne i 2050 kan være for omfattende. Et eksempel herpå er forpligtelsen om at knytte alle havne i det samlede net til jernbanen. En sådan målsætning anses for urealistisk, hvorfor artikel 26, stk. 1, litra a) på dette punkt bør ændres. Regeringen finder, at der for det samlede net bør indtænkes mekanismer, der gør det muligt at revidere det samlede net for alle transportformer. Dette bør ske på en sådan måde, at det enkelte medlemsland har mulighed for at indskrænke sit samlede TEN-T-net, såfremt det ikke vurderes muligt at opfylde forpligtelserne.

For så vidt angår jernbaneområdet bør det sikres, at kravene angående nye godsbanelinjers maksimale stigninger/fald på 12,5 mm/m ikke kommer til at gælde for allerede planlagte europæiske strækninger, heriblandt eksempelvis den nye jernbane mellem København og Ringsted, som har en maksimal hældningsgradient på 28,9 mm/m. Allerede planlagte linjer bør derfor undtages fra artikel 13, stk. 3, c) 4), og bestemmelsen bør ligeledes være mere fleksibel mht. fremtidige projekter.

Regeringen finder, at havnene i det samlede net spiller en vigtig rolle i det europæiske og danske transportsystem, særligt inden for godstransporten. Det bør derfor ikke være et krav, at mindst én havn i hovednettet indgår i et projekt inden for Motorveje til søs. Artikel 25, stk. 2 bør ændres, således at det fortsat er muligt for to havne i det samlede net at gå sammen i et projekt.



For så vidt angår vejområdet bør retningslinjerne afspejle, at TEN-T-nettet ikke kun består af motorveje og motortrafikveje i Kommissionens forstand. Artikel 20, stk. 3 bør derfor ændres, så den faktiske situation afspejles.

Regeringen forholder sig positivt til forslaget om at Kommissionen via delegerede retsakter løbende kan ændre TEN-T-nettet for indlandshavne, havne, luft-havne og godsterminaler med henblik på at afspejle de senest tilgængelige statistiske data for passager- og godsomsætning samt at tilpasse kortene for veje, jernbaner og indre vandveje, sådan at fremskridtene med færdiggørelsen af hovednettet afspejles.

Medlemslandenes forpligtelser angående ajourføring og indberetning til Kommissionen angående data for TEN-T-nettet, bør ikke føre til øgede administrative byrder for medlemslandene.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er blandt medlemslandene generel enighed om den overordnede model med et samlet net og et hovednet, der udgør en andel af det samlede net. Ligeledes er der generel opbakning til de fem overordnede målsætninger med forslaget.

Der er fra flere medlemslande udtrykt skepsis overfor ændringen fra 'afgørelse' til 'forordning', som medfører en indbinding af også andre transportaktører end medlemslandene.

Der er fra mange medlemslandes side udtrykt modstand mod forpligtelsen til at færdiggøre hovednettet og det samlede net i hhv. 2030 og 2050. Kravet om færdiggørelse indebærer en forpligtelse til at opfylde bestemte krav for de enkelte transportformer på de nævnte tidspunkter. Der peges bl.a. på, at man grundet den nuværende finansielle situation ikke har kapacitet til at opfylde de ambitiøse målsætninger. Særligt på jernbaneområdet udgør kravene en finansiell udfordring for en mængde lande. Det gælder eksempelvis mht. implementering af ERTMS, elektrificering samt stigningsgradienter.

For så vidt angår hovednetkorridorerne er der en række lande, der støtter eller accepterer tilgangen, da man finder hovednetkorridorerne nødvendige for at skabe egentlige, grænseoverskridende transportkorridorer. Andre lande er mere skeptiske over for konstruktionen. Landene i sidstnævnte kategori finder eksempelvis, at man med kravet om udarbejdelsen af korridorudviklingsplaner ikke i tilstrækkelig grad respekterer medlemslandenes ret til selv at varetage planlægningen af sin infrastruktur. Det samme gælder for Kommissionens mulighed for at vedtage gennemførelsesafgørelser for hovednetkorridorerne via rådgivningsproceduren. I den forbindelse udtrykkes der fra flere lande bekymring om hvorvidt nærhedsprincippet i tilstrækkelig grad respekteres.



Der er udtrykt bekymring mht. mulige øgede administrative byrder i form af udarbejdelse af planer og rapporter. Endelig peger visse lande på, at korridorerne kan udgøre et reelt tredjelag, og ikke udelukkende er en implementeringsmekanisme for hovednettet.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke. Forslaget behandles i Transportudvalget.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg. Grund- og nærhedsnotat blev fremsendt den 17. november 2011.

Sagen er blevet nævnt i forbindelse med regeringens høringssvar til Kommissionens arbejdsdokument (KOM/2010/0212, høring om fremtidens politik for det transeuropæiske transportnet) om den fremtidige politik for transeuropæiske transportnetværk. Arbejdsdokumentet blev fremsat 4. maj 2010, og regeringens høringssvar blev fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 10. september 2010.

Sagen relaterer sig desuden til Kommissionen grøn bog 'Grøn bog TEN-T: en gennemgang af politikken. På vej mod større integration i det transeuropæiske transportnet til gavn for den fælles transportpolitik' (KOM/2009/44), som blev offentliggjort 4. februar 2009.

I den forbindelse udarbejdedes EU-noten 'Grøn bog om TEN-T: en gennemgang af politikken', som tilgik Folketingets Europaudvalg og Trafikudvalget den 26. februar 2009.

Grundnotat om grøn bog om TEN-T blev tilsendt udvalgene den 26. marts 2009. Transportministeriets høringssvar på grønbogen blev fremsendt 5. maj 2009. Samlenotat vedr. rådsmøde hvor grønbogen blev drøftet blev tilsendt 27. maj 2009.

Folketingets Europaudvalg og Trafikudvalg sendte en udtalelse til Kommissionen om grønbogen 28. april 2009, som vicekommissær Margot Wallström svarede på i breve til hhv. Europaudvalgets daværende formand, Anne-Marie Meldgaard, samt til Trafikudvalgets daværende formand, Flemming Damgaard Larsen. Brevene tilgik udvalgene 14. september 2009.