

NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 13. november 2009

Dok.id

J. nr. 129-65

Internationalt Kontor

Grundnotat

Meddelelse:

Handlingsplan for bytrafikken

KOM (2009)490

Notatet er fremsendt parallelt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg

Resumé

Kommissionen har den 30. september 2009 offentliggjort en meddelelse om en handlingsplan for bytrafikken i EU's medlemslande. I handlingsplanen formulerer Kommissionen en række forslag til praktiske foranstaltninger, der skal imødekomme bytrafikkale udfordringer for EU's byer.

I handlingsplanen fremlægges der seks temaer, der indeholder i alt 20 forslag til foranstaltninger Kommissionen ønsker gennemført. Foranstaltningerne handler bl.a. om emner som opfordring til vidensdeling og energibæredygtighed i byer.

1. Baggrund og indhold

Kommissionen har den 30. september 2009 offentliggjort en meddelelse om en handlingsplan for bytrafikken. Handlingsplanen bygger bl.a. på den debat fra borgere, organisationer og fra EU's institutioner og organer, der opstod i kølvandet på den grønbog Kommissionen fremlagde den 25. september 2007 om mobilitet i byerne,

I handlingsplanen formulerer Kommissionen 20 forslag til foranstaltninger, som Kommissionen ønsker gennemført. Foranstaltningerne er beskrevet under seks forskellige temaer.

1.1 Tema 1 - Fremme af helhedsstrategier

Kommissionen fremhæver behovet for, at der udarbejdes helhedsstrategier i forbindelse med planlægning af byernes transportsystemer. Der bør være en helhedsstrategi, der tager højde for sammenhæng mellem by og opland, gensi-



dig afhængighed mellem transportformer og begrænsningerne inden for det bymæssigt bebyggede område. Der bør desuden være en helhedsstrategi, der indtænker forskellige politikområder, der har indflydelse på formulering af transportpolitik, såsom miljø-, klima-, boligpolitik, mv.

Kommissionen opfordrer medlemslandene til at skabe platforme til udveksling af bedste praksis, hvor landene kan lære af hinanden og udveksle erfaringer og gode arbejdsmetoder, der kan fremme udarbejdelsen af strategier for bæredygtig bytrafik.

Kommissionen vil fremme kendskabet til den støtte medlemslandene kan få fra EU's struktur- og samhørighedsfonde i forbindelse med udviklingen af bytrafik.

1.2 Tema 2 – Fokus på borgerne

Kommissionen ønsker at fremme effektiviteten af det kollektive transportsystem i byerne ved at medvirke til at skabe en højere grad af pålidelighed, information, sikkerhed og tilgængelighed. Et attraktivt kollektivt transportsystem beskrives som ryggraden i et bæredygtigt bymæssigt transportsystem.

Kommissionen lægger desuden vægt på, at der sikres passagerrettigheder i den kollektive trafik, herunder bedre tilgængelighed for bevægelseshæmmede.

Kommissionen ønsker at sikre bedre rejseinformation ved at støtte udviklingen af nationale og regionale rejseplanlæggere for alle transportformer. I sidste ende ønsker Kommissionen, at der opsættes en rejseportal for kollektiv trafik i hele EU, til rådighed for befolkningen

1.3 Tema 3 – Mere miljøvenlig bytransport

Kommissionen ønsker en indsats på EU-niveau for at fremme en strategi for bedre bymiljøer. En samlet indsats vil styrke markederne for nyere og renere køretøjsteknologi, vil støtte industrien og fremme et sundere miljø. Internalisering af eksterne omkostninger, såsom trængsel, miljø og andet, nævnes som et muligt værktøj, som kan medvirke til at få brugere af transportsystemet til at overgå til renere køretøjer eller rejse på mindre belastede tidspunkter.

Kommissionen ønsker at fremme forskning og udvikling af lav- og nulemissionskøretøjer, så afhængighed af fossile brændstoffer mindskes. Kommissionen ønsker særligt at fokusere på projekter vedrørende elektriske køretøjer, herunder standardisering af infrastruktur til opladning.

Kommissionen vil gøre det lettere for politiske beslutningstagere at udveksle erfaringer om systemer for bytrafikafgifter i EU vedr. information af borgerne, offentlighedens accept af ordningerne, mv. Kommissionen vil ligeledes undersøge de bymæssige aspekter af en evt. rammebestemmelse til internalisering af de eksterne omkostninger.



1.4 Tema 4 – Flere finansieringsmidler

Kommissionen identificerer under dette tema den største udfordring som det forhold, at der vil være et stigende behov for at finansiere komplekse transport-systemer sammenholdt med den omstændighed, at den offentlige sektor efter al sandsynlighed vil få færre muligheder for at stille finansieringsmidler til rådighed.

Kommissionen ønsker at imødegå denne udfordring bl.a. ved at bistå myndigheder og interessenter med at udforske de eksisterende finansieringsmuligheder og udvikle nye former for offentlig-private partnerskaber. Det gælder især udbredning af kendskab til struktur- og samhørighedsfondene, der tilsammen råder over mere end 8 mia. euro til renere bytrafik i indeværende finansieringsperiode.

1.5 Tema 5 – Udveksling af viden og erfaringer

Kommissionen vil hjælpe med at udnytte de erfaringer, der findes, og vil støtte informationsudveksling, især om modelordninger, der er udviklet under fællesskabsprogrammer. Bedre vidensdeling kan hjælpe byer med mindre erfaring og viden og færre økonomiske midler til at udnytte erfaringer fra byer, der er kommet længere med bæredygtig trafik.

Kommissionen ønsker at oprette et observatorium for bytrafik til udveksling af oplysning, data og statistik, overvågning af udvikling og udveksling af bedste praksis. Kommissionen ønsker desuden at fremme den internationale dialog og informationsudveksling.

1.6 Tema 6 – Optimering af bytrafikken

Det er Kommissionens hensigt at få borgerne i EU's byer til i højere grad at benytte kollektive transportmidler, cykle eller gå og i det hele taget være mindre afhængige af bilen. Dette skal bl.a. opnås ved at gøre det kollektive transportsystem mere økonomisk overkommeligt og mere familievenligt.

Kommissionen vil desuden hjælpe til at indarbejde godstrafikken bedre i lokale planer og strategier.

Endelig ønsker Kommissionen at se på ITS-applikationer i bytrafikken, som fx elektronisk billettering og betaling, trafikregulering, rejseinformation, adgangsregulering og efterspørgselsstyring.

2. *Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor*

Ikke relevant.



3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring i EU-specialudvalget for transport den 8. oktober 2009 med frist den 28. oktober 2009.

Der er modtaget følgende høringssvar.

DI hilser Europa-Kommissionens initiativ til en handlingsplan for bytrafik velkommen.

Samtidig finder DI det tilfredsstillende, at Kommissionen henviser til de begrænsninger, der som følge af subsidiaritetsprincippet er for EU lovgivning om bytransport. Det fremgår af meddelelsen, at det politiske ansvar i første række ligger hos nationale, regionale og lokale myndigheder, og at EU skal samarbejde med disse myndigheder. Med denne realistiske indstilling fra Kommissionen mener DI, at der er gode muligheder for, at europæisk samarbejde om de stigende udfordringer for trafikken i byområderne kan skabe synergieffekter.

DI har følgende kommentarer til de seks hovedbudskaber fra høringen om grønbogen, der er nævnt som temaer.

Tema 1 Fremme af helhedsstrategier

Kommissionen lægger med handlingsplanen op til en helhedsstrategi for bæredygtig bytrafik, der sammentænker og effektivt kobler transportformerne sammen. Kun ved at sammentænke hele transportkæden og optimere de enkelte led i værdikæden skabes et mere effektivt og bæredygtigt transportsystem. Kommissionen peger i helhedsstrategien på behovet for at sikre en optimal trafikal sammenhæng mellem byer og deres oplande og omgivende regioner.

DI er enig i denne betragtning, men ønsker at understrege behovet for effektiv sammenhæng mellem transportformerne som en nødvendig forudsætning for en effektiv og bæredygtig bytrafik. Herudover vil en udbygning af infrastruktur i og omkring byområderne kunne aflaste den nære bytrafik, så byens gennemgående trafik ledes uden om bymidten.

DI har noteret sig, at havne og havnes rolle i forhold til byerne ikke indgår i handlingsplanen. Havne er ofte placeret inde i byen eller i tæt forbindelse med byen. DI ønsker at understrege vigtigheden af, at havne får en central placering i det fremadrettede arbejde med handlingsplanen for bæredygtig bytrafik, herunder ikke mindst at adgangsforhold og godskorridorer til og fra havne integreres i byernes trafikale planlægning.

Tema 2 Fokus på borgerne

Kommissionen fremhæver sine intentioner om at formulere retningslinjer for passagerrettigheder vedrørende kollektiv bytransport. DI finder ikke, at Kommissionen skal påtage sig nogen større opgave på dette område, bl.a. fordi organisering og struktur i bytransport er væsentlig forskellig fra land til land.



Denne forskellighed vil gøre det nærmest umuligt at opstille generelle regler. Kommissionens rolle bør maksimalt være at opstille overordnede anbefalinger.

Miljøzoner eksisterer i dag i en række europæiske byer, men miljøzonerne reguleres ikke af et fælles europæisk regelsæt. Det fører til uhensigtsmæssigheder med forskellige og individuelle regler og administration af miljøzoner i medlemslandene. Et dansk miljøzonemærkat kan for eksempel ikke bruges som adgang til de tyske miljøzoner og omvendt.

DI bifalder Kommissionens initiativer om en analyse og udveksling af god praksis om miljøzoner i EU. DI ønsker imidlertid også, at Kommissionen med handlingsplanen sikrer ens regler for miljøzoner i EU. Dette vil være til gavn for en mere enkel og effektiv adgang til byer i medlemslandene.

Tema 3 Mere miljøvenlig bytransport

Kommissionen ønsker med handlingsplanen at styrke lokale strategier for bedre bymæssigt miljø. Kommissionen peger i handlingsplanen på behovet for at undersøge de bymæssige aspekter af dens arbejde med internalisering af gods-transportens eksterne omkostninger.

DI forholder sig skeptisk til Kommissionens arbejde med at internalisere gods-transportens eksterne omkostninger (støj, trængsel mv.) Der er kun meget ringe belæg for, at internalisering af godstransportens eksterne omkostninger vil medføre et skifte til renere transportformer. I byerne er der ikke noget brugbart alternativt transportmiddel til distributionskørsel med lastbil. Internalisering af eksterne omkostninger vil derfor kun medføre højere transportomkostninger.

Når det gælder Kommissionens ønske om at fremme miljøvenlige lastbiler skal DI påpege, at valg af mere miljøvenlige lastbiler i dag er fremmet gennem miljøzonerne, som ikke har sammenhæng med internalisering af eksterne omkostninger.

DI ønsker at henlede Kommissionens opmærksomhed på, at godstransport i byer er udfordret af, at der findes mange lokale restriktioner, f.eks. tidsrestriktioner, parkering, vægtgrænser etc. Restriktionerne udfordrer målsætningen om en effektiv logistik. Flere restriktioner bidrager endvidere direkte til at øge CO₂- og partikeludledningen, da der enten skal køres omveje eller omlæsses til mindre biler, der har højere CO₂ udledning pr. transporteret godsmængde. Øget omlæsning til f.eks. mindre lastbiler øger desuden transport- og distributionsomkostningerne voldsomt.

En smidig og effektiv afvikling af godstransport og varedistribution i byer er en kompleks størrelse. DI foreslår, at Kommissionen i sin handlingsplan også inddrager forsøg med nat- og morgendistribution. Det giver mulighed for at afvikle



en del nødvendige distributionsaktiviteter uden for det tidsrum, hvor trængslen i byer er størst.

Tema 4 Flere finansieringsmidler

Kommissionen understreger betydningen af europæiske byområder som effektive bindeled mellem det europæiske transportnetværk og de endelige bestemmelsessteder for gods, varer og personer og at der er brug for investeringer. DI er enig i at finansieringsbehovet er stigende, og støtter Kommissionens synspunkt om behovet for at udvikle offentlige private partnerskaber. Man kan også overveje, at allokere TEN-T midler til transportløsninger i byer og i forbindelse med adgang til havne.

Tema 5 Udveksling af viden og erfaringer

En indsats på EU plan er i følge Kommissionen afgørende for at fremme informationsudveksling og forbedre indsamling af data, statistikker og oplysninger inden for transportsektoren.

DI støtter dette synspunkt, men lægger afgørende vægt på, at indsamlingen af data ikke øger erhvervslivets administrative byrder. Dette synspunkt ligger på linje med EU's handlingsplan for administrative byrder (KOM (2009) 544), hvor EU forpligter sig til at reducere erhvervslivets administrative byrder i forbindelse med implementering af EU lovgivning med 25 pct. i 2012.

Tema 6 Optimering af bytrafikken

I relation til ITS i bytrafikken kan DI støtte den skitserede rolle for EU. DI finder det vigtigt, at når der indføres intelligente trafikløsninger inden for elektronisk billettering og betaling, at de så bygger på en fælles europæisk standard. I det omfang der ikke for nærværende er udviklet en fælles standard, bør Danmark sikre sig, at alle systemer, der udvikles i EU regi bl.a. inden for GNSS systemer, bygger på anbefalinger fra Kommissionen om, at der som minimum skal være interoperabilitet imellem platforme og systemer og derfor en vished om, at alle kommende ITS systemer er kompatible med de platforme, som man på europæisk niveau er enige om at støtte op om.

Hvis der stadig er usikkerhed omkring fremtidige standarder og platforme, anbefaler DI, at der nedsættes en tværgående arbejdsgruppe i EU-regi, der kan kortlægge disse udfordringer og dermed kvalificere kommende anbefalinger og indsatsområder fra Kommissionen.

Danske Havne gør opmærksom på det forhold, at havne af historiske årsager ofte er placeret i by- eller bynære områder, hvorfor den tunge trafik til og fra havnene ofte foregår gennem disse byområder. EU's politik for trafik i byområder bør derfor tænkes nøjere sammen med den overordnede transportpolitiske målsætning om at styrke søtransporten. For hvis godset ikke kan komme til og fra havne, så kører det i stedet længere på lastbil. Tiltag til at begrænse den



tunge trafik i byområder kan derfor få en negativ miljøeffekt, hvis man ikke tænker havnene ind i politikken.

Konkrete løsninger er at forbedre infrastrukturen i havnenes bagland – fx via havnetunneler – samt at sørge for transitruter i tilfælde af miljøzoner, lastbilforbud etc.

Danske Handicaporganisationer (DH) har følgende bemærkninger til handlingsplanen for bytrafikken.

Generelle bemærkninger:

DH ser meget positivt på handlingsplanen og intentionen om at skabe en bæredygtig bytrafik, der kan bidrage til at løse de hastigt voksende trængselsproblemer i og omkring byerne. Ved at skabe bedre vilkår og større kapacitet i den kollektive trafik tror vi det vil flytte flere over i denne transportform.

For DH er det afgørende, at udviklingen og investeringer altid sker, så det i videst muligt omfang forbedrer mobiliteten for mennesker med handicap. Det kræver, der tænkes i tilgængelige løsninger, design for alle og sammenhæng mellem transportformer.

I forhold til tilgængeligheden er denne en grundlæggende forudsætning for, at personer med handicap kan rejse med den kollektive trafik på lige fod med andre. En række handicapgrupper er direkte afhængige af kollektiv trafik for at komme rundt, så enhver forbedring vil give større personlig mobilitet og fleksibilitet i dagligdagen, både til og fra arbejde og i fritiden. Målet må være at sikre, at flest muligt kan benytte bytrafikken med mindst mulig behov for assistance fra personalet, og en tilgængelig kollektiv bytrafik vil ikke kun give passagerer med handicap store lettelser og fordele i hverdagen, men også rejsende med bagage, cykler, familier med barnevogne mv.

En sammenhæng mellem transportformer er nødvendigt for at sikre en mere effektiv infrastruktur og større mobilitet, og for mennesker med handicap er det afgørende nødvendigt, at stoppesteder og stationer, både ved af- og påstigning og skift mellem transportformer, ligeledes er tilgængelige og kan benyttes spontant.

Hvis tilgængelighed og sammenhæng skal løftes, kræver det investeringer i den eksisterende infrastruktur og fokus på universelt design ved nye investeringer. Design for alle betyder i denne sammenhæng, at en given stationsbygning, et givent tog eller bus, en given servicefunktion eller selvbetjeningsløsning som udgangspunkt skal kunne benyttes af alle brugere.

Danske Handicaporganisationer ser det som et centralt tema i forbindelse med udmøntningen af denne handlingsplan, at der afsættes penge til og opstilles planer for investeringer, der på sigt kan gøre bytrafikken tilgængelig for men-



nesker med handicap. Danske Handicaporganisationer støtter derfor handlingsplanens forslag om at sætte et arbejde i gang, der skal fremme udveksling af bedste praksis, sikre kompatible løsninger ud fra fælles standarder samt styrke informationsindsatsen i forhold til, hvilke investeringsmidler i EU-systemet, der kan søges til projekter til forbedringer af bytrafikken.

Kommentarer til specifikke temaer i handlingsplanen:

Tema 1 - Fremme helhedsstrategier

I forhold til spørgsmålet om at fremme helhedsstrategier ser Danske Handicaporganisationer det som særlig vigtigt at afdække og finde løsninger for trafikale knudepunkter, hvor der ikke er sammenhæng eller koordinering mellem transportformer og udbydere.

Samtidig støttes handlingsplanens forslag om, at der i forhold til den konkrete planlægning af bytrafikken sker en større udveksling af erfaringer mellem lokale myndigheder om deres indsats og succesfulde referenceprojekter. I den forbindelse er information fra Kommissionen om støttemuligheder vigtig, da det kan sikre det økonomiske grundlag for, at der sættes handling bag at give bytrafikken et løft.

Tema 2 - Fokus på borgerne

Hos Danske Handicaporganisationer er man særligt opmærksomme på passagerrettighedsforordningen, der skal sikre mennesker med handicap konkrete rettigheder på persontransportområdet. Danske Handicaporganisationer vil opfordre til, at handicaporganisationerne i Europa bliver inddraget i den dialog, Kommissionen lægger op til i handlingsplanen med henblik på at styrke passagerrettighederne i bytrafikken.

Danske Handicaporganisationer bakker ligeledes op om forslaget om at inddrage kollektiv transport som et indsatsområde i udarbejdelsen af EU's handicapstrategi for perioden 2010-2020, en strategi, der nødvendigvis må tage udgangspunkt i at opfylde forpligtelserne i FN's Handicapkonvention.

Fra Danske Handicaporganisationers side, og gennem vores europæiske paraplyorganisation EDF (European Disability Forum), bidrages der gerne med input til egnede kvalitetsindikatorer og indberetningsmekanismer, der kan sikre udviklingen på området bliver fulgt tæt og der sker en benchmarking af medlemsstaterne. Ligeledes er det vigtigt at følge, hvordan de oprettede klageinstanser evner at håndtere klager, hvorvidt de handicapfagligt er klædt på til at behandle klager med udgangspunkt i passagerrettighedsforordningen og dermed hvilken retspraksis, der bliver lagt for dagen i forhold til klager fra passagerer med handicap.

Sidst, men ikke mindst, bør trafikselskaber i byerne forpligtes til at udforme en handicapstrategi, hvor de skal beskrive, hvordan de sikrer tilgængelighed for



alle i deres transportnet, eks. servicestandarder, information om tilgængelighed på enkelte linjer og stoppesteder, mulighed for spontankørsel, regler for brug af lifte og automatisk annoncering af stoppested mv. Og handlingsplanens forslag på dette område bør følges af øremærkede midler til at gennemføre forsøg og implementering af nye tilgængeligheds løsninger. Lykkes det ikke ad frivillighedens vej, må der stilles konkrete krav til udbud gennem fælles standarder og opstilles servicekriterier via lovgivning.

Tema 3 – Mere miljøvenlig bytransport

Danske Handicaporganisationer er særligt opmærksomme på udviklingen i afgifter for kørsel i byerne og effekterne af roadpricing og bytrafikafgifter har særlig betydning for mennesker med handicap, der er afhængig af kørsel i egen specialindrettet bil, og hvor kollektiv transport ikke er et alternativ. For disse borgere er det en nødvendighed at kunne benytte sin egen bil og finde en handicapparkeringsplads tæt på sin destination. Derfor skal afgiftssystemer kunne tage højde for disse særlige behov.

Fremadrettet skal det sikres, at ladestationer for ”eltrafik” designes for alle, er let tilgængelige og infrastrukturen planlægges, så der også er parkeringsmuligheder for mennesker i handicapbil.

Tema 6 – Optimering af bytrafikken

For Danske Handicaporganisationer er det vigtigt, at personer med handicap kan benytte den kollektive bytrafik på lige fod med andre. Der vil imidlertid være en gruppe, der er afhængige af at have en personlig hjælper med, og de skal kunne tages med på rejsen uden merudgifter.

Det videre arbejde – Vejen frem

Danske Handicaporganisationer anbefaler, at der i det videre arbejde med handlingsplanen inddrages ekspertviden om tilgængelighed for mennesker med handicap, så de konkrete initiativer bliver inkluderende for borgere med handicap i stedet for ekskluderende. Ligeledes bør det løbende vurderes, om der skal konkret lovgivning til for at sikre mennesker med handicap de samme rettigheder og muligheder for brug af den kollektive trafik, som alle andre.

Danske Busvognmænd kan overordnet tilslutte sig de fleste af de formål, Kommissionen orienterer sig efter. Foreningen ønsker blot at knytte en kommentar til foranstaltning 7 - Adgang til miljøzoner, hvorefter EU-Kommissionen vil undersøge de eksisterende miljøzoner og deres virkemåde og dermed fremme udveksling af god praksis.

Indtil videre er der etableres miljøzoner i Sverige, Danmark, Tyskland, Holland, Italien og London. Derudover er der konkrete planer herom i Norge.

Formålet med de eksisterende miljøzoner (Low emission zones) er at reducere mængden af sundhedsskadelige emissioner fra tunge køretøjer, der færdes i tæt



befolkede byområder. Dette sker ved, at der indenfor udvalgte byers grænser stilles krav om, at køretøjets motor (bussen eller lastbilen) skal leve op til en bestemt Euro-norm. Alternativt kan køretøjet være udstyret med et eftermonteret partikelfilter, der reducerer partikeludslippet i forhold til det niveau som motorens Euro-norm tilsiger.

Med afsæt i de praktiske problemer, bustransportbranchen har oplevet med de eksisterende danske og udenlandske miljøzoner foreslås det, at EU-Kommissionen blandt andet fokuserer på følgende emner i sin undersøgelse:

- Der synes ikke umiddelbart at være saglige forhold der taler for, at miljøzoneordningerne (kravene) er forskellige fra by til by. Emissionerne og deres indvirkning på den menneskelige organisme er generelle. Dog kan der være lokale miljø- eller vejrforhold, der gør det mere eller mindre vanskeligt at sikre, at den lokale luftforurening er på et acceptabelt niveau.
- Der bør være én mærkningsordning eller som minimum en gensidig anerkendelse af forskellige medlemsstaters mærkningsordninger.
- Der bør være fælles og enkle regler for, hvordan et motorkøretøjs "miljøprofil" kan forbedres med et velfungerende partikelfilter. I modsætning til euro-normerne for køretøjernes motorer, er der i dag ikke fællesskabsretlige normer eller godkendelsesordninger for partikelfiltrene. Her bør også ske en fælles anerkendelse af landenes normer.
- Det bør tilsikres, at der ikke sker forskelsbehandling af transportvirksomheder og køretøjsejere på baggrund af f.eks. virksomhedens etableringssted eller køretøjets indregistreringssted.

EU-Kommissionen og medlemsstaterne bør anerkende, at bustransport i sig selv har et stort potentiale i forhold til reduktion af trængsel, CO₂-udslip og luftforurening i øvrigt. Som et billigt og meget fleksibelt alternativ til både biltrafik og jernbanetrafik kan bustrafikken på kort sigt og til lave omkostninger bidrage til at løse de miljømæssige, økonomiske og sociale problematikker i byområderne, som Kommissionens handlingsplan er møntet på.

Dansk Transport og Logistik (DTL) er kommet med følgende bemærkninger:

Bemærkningerne er udformet som input til en eventuel politisk drøftelse af, hvilke aktiviteter Kommissionen bør prioritere og eventuel tilføje til handlingsplanen.



Indledningsvis bemærker DTL, at Kommissionens arbejde med mobilitet i byer i høj grad har båret præg af en fokusering på persontransport og kollektiv transport. DTL har direkte og gennem arbejde med flere europæiske organisationer (IRU, EUROCOMMERCE, Eurochambres m.fl.) vedvarende påpeget denne skævhed i tilgangen til mobilitet i byer, idet man ikke kan løse udfordringerne for mobilitet i byer uden at se på al trafik og dermed alle transportbehov i byområder.

Den nu foreliggende handlingsplan har rettet op på denne skævhed i et vist omfang og det hilses velkomment. En løsning af mobilitetsproblemer i byer kræver handlinger for både person- og godstransport.

DTL understreger endvidere betydningen af nederste afsnit, s. 2 i den dansksprogede udgave, hvor Kommissionen understreger, at lokale beslutninger i EU's Indre Marked ikke træffes i et tomrum, men inden for rammer fastlagt regionalt, nationalt og i EU. Til dette kan tilføjes, at beslutninger på lokalt plan – om f.eks. særlige tekniske krav til køretøjer – har effekter længere end i lokalområdet, da brugere af det lokale område kan komme fra regionen, landet, EU. Derfor støtter DTL også fuldt ud bemærkningen i første afsnit s. 3 i den dansksprogede udgave om at en indsats på EU-plan kan gøre en forskel.

Endelig hilser DTL Kommissionens betragtning på s. 4 i den dansksprogede udgave velkomment, at det tilkommer erhvervslivet en central rolle som bidrager til løsning på fremtidens udfordringer. DTLs erfaring med kontakter med kommuner i Danmark, der gerne vil indføre miljø-zoner bekræfter værdien af dette udsagn. Det er DTL's opfattelse, at oplevelser i resten af EU ligeledes bekræfter dette udsagn. Meget tid og ressourcer kan være sparet ved så tidligt i processen at involvere erhvervslivet – og borgere – i overvejelserne om mobilitets-fremmende foranstaltninger.

Tema 1 Helhedsstrategier

Jævnfør ovenstående kan DTL kun hilse velkommen at man tænker i helhedsstrategier, i ordets bredeste forstand. Til foranstaltning 3 om transport og sundhed, skal DTL dog ikke undlade at bemærke, at f.eks. luftkvalitet bestemmes af en række faktorer, hvor transport kun er en blandt flere.

Tema 2 Fokus på borgere

DTL finder det lettere forvirrende, at Foranstaltning 7 – Adgang til miljøzoner – placeres under dette tema. Transportministeriet anmodes om at sikre, at Foranstaltning 7 eksplicit vil omfatte både person og erhvervstransport.

DTL ønsker samtidig, at Kommissionen allerede nu også pålægges at skulle se på, i hvilket omfang tiltag på EU-niveau vil have en positiv effekt for så vidt angår harmonisering af krav i miljøzoner, frem for blot at skulle fremme udveksling af god praksis. DTL finder, at der er en reel risiko for, at forskellige former for miljøzoner – både for privat og erhvervskørsel – vil skabe et kludetæppe af



forskellige krav der skal opfyldes for at kunne bevæge sig gennem i EU i personbil eller lastbil. Og det er vigtigt, at byer tilbydes kvalificeret bistand og assistance til løsning af problemerne i samarbejde med erhvervslivet. Det vil ødelægge EUs Indre Marked, hvis en lastbil ikke længere kan bevæge sig gennem forskellige byer i EU, fordi man støder på mange forskellige krav. Transportministeriet opfordres derfor til at arbejde for, at denne foranstaltning opprioriteres og at den går længere end blot at overveje udveksling af god praksis.

Der er også et akut behov for ens regler om partikelfiltre – og på en måde, så et filter, der er godkendt i ét land, også automatisk er godkendt i et andet land. I dag skal en vognmand f.eks. have en godkendelse i Danmark og en i Tyskland. DTL og ITD har i samarbejde i Færdselsstyrelsens regelforenklingsgruppe bedt om, at der aftales en gensidig godkendelsesordning mellem Danmark og Tyskland, og sådanne bilaterale aftaler må gennemføres, indtil der måtte være en koordination på EU-plan på plads.

DTL mener også, at montering af et partikelfilter automatisk bør kunne kvalificere til en højere Euro-norm, og f.eks. kunne opnå billigere afgiftssatser.

Tema 3 - Mere Miljøvenlig bytransport

DTL skal ikke her gentage holdningen til internalisering af de eksterne afgifter og forslaget om revision af Eurovignette-direktivet, men blot gentage skepsisen over for, om afgifter på lastbiler – særligt i byområder – vil have en effekt for miljø, trængsel mv. Det afgørende er, at der findes alternative distributionsystemer og alternative transportformer og midler. Så længe det ikke findes, vil en afgift reelt blot være en skat.

Hertil kommer, at denne slags afgifter er meget dyre i administration og at en bedre indsigt i de finansielle forhold bag disse tiltag kan også være nyttig. Et eksempel på hvad tallene kan gemme, er at London Congestion Charge havde en omsætning på £123 millioner i 2006/2006, hvoraf de £65 millioner stammer fra bøder fra bilister, der har overtrådt reglerne; en indtægt der i princippet burde falde. (Kilde: Prof. Alexander Eisenkopf, Zepperlin Universitet, "Urban Access Charging", draft version, March 2008)

Med foranstaltning 12 – Undersøgelse om internalisering af bytrafikkens eksterne omkostninger vil Kommissionen se på metoder for afgiftsløsninger i bymobilitet, "Når EU's rammebetingelser til internalisering af eksterne omkostninger ligger fast". Samtidig angiver Kommissionen i det indledende afsnit i Tema 3 (nederste afsnit s.7 i den dansksprogede udgave), at gældende EU regler ikke hindrer ikke-diskriminerede afgifter i byområder.

DTL er derfor uforstående overfor, at Kommissionen vil afvente afslutningen af diskussionen om revisionen af Eurovignette-direktivet – en diskussion der måske aldrig finder en afslutning. Transportministeriet opfordres til at arbejde for at Kommissionen allerede nu kigger på metoder, fordele og ulemper, omkost-



ninger ved afgifter i byområder. Den planlagte igangsættelse i 2011 finder vi er for sent.

Tema 5 – Udveksling af viden og erfaring

DTL opfordrer Transportministeriet til aktivt at arbejde for at Foranstaltning 16 – Forbedring af data og statistik gives en så høj prioritet som muligt. Særligt på byområdet er der en fornemmelse af, at man politisk baserer sig på nogle antagelser, der ikke afspejler sig i data og statistik. Der er derfor behov for en forbedret statistik, ikke mindst for at kunne identificere, hvilke praksis der reelt er gode eller dårlige.

Tema 6 – Optimering af bytrafikken

DTL hilser Foranstaltning 19 – Godstransport i byområder velkommen og ligeledes bindeleddet til Handlingsplanen for godstransportlogistik. Selvom DTL støtter en overordnet integreret tilgang til mobilitet i byer, er det også vigtigt at skabe bedre viden og opmærksomhed om de særlige udfordringer for gods-transport, som byområder står overfor. Den omtalte konference bør derfor afholdes snarest muligt. I Bilag 1, er 2012 angivet som årstal for igangsættelse. Det er under alle omstændigheder ikke acceptabelt.

DSB har følgende bemærkninger:

Set med DSB's øjne er det et vigtigt skridt, at Kommissionen er fremkommet med en handlingsplan for bytrafikken, inklusive en oversigt over bytrafikpolitiske beslutninger 2009 - 2012. DSB har noteret sig, at Kommissionen fokuserer på at styrke den kollektive transport og bærerdygtigheden, med skarpt fokus på grøn og miljøvenlig kollektivtransport, samt anbefaler en "height lighting" af den økonomiske og sociale sammenhængskraft i samfundet af hensyn til bevægelseshæmmede, familier og børn.

Som opfølgning på Tema 2 - Fokus på borgerne - kan DSB oplyse, at arbejdet med beskyttelsen af passagerernes rettigheder herunder DSB's bevægelseshæmmede kunder i togtrafikken er opstartet i relation til såvel den fysiske/funktionelle tilgængelighed i forhold til PRM-TSI og ved den fælles EU implementering af " Rail passengers' rights and obligations".

Endvidere har DSB indgået i et nordisk udredningssamarbejde omkring udvikling af et sæt nordiske indikatorer til brug for koordinering/sikring af sammenhængskraften i den kollektive trafik i byområder og samspillet mellem de forskellige transportformer. Ligeledes indgår DSB i dialogen om, at sikre og forbedre informations tilgængeligheden for alle i den nationale rejseplanlægger.

DSB afventer med interesse Kommissionens udspil til inddragelse af bytrafik i EU's handicapstrategi 2010-2020.



For god ordens skyld skal DSB dog afsluttende gøre opmærksom på, at en endelig stillingtagen fra DSB's side til Kommissionens handlingsplan ikke er muligt, så længe de eventuelle økonomiske konsekvenser for DSB ikke kan overskues.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget

Ikke relevant.

5. Nærhedsprincippet

Hvis handlingsplanen udmøntes i konkrete forslag, vil konsekvenserne blive vurderet i nærhedsnotater herom.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er grundlæggende af den holdning, at regional og lokal infrastrukturplanlægning bør reguleres af medlemsstaterne og noterer derfor med tilfredshed Kommissionens tilbageholdende tilgang i handlingsplanen. Regeringen er positiv over for Kommissionens ønske om at fungere som facilitator og koordinator af informationsudveksling og *best practice* mellem medlemsstaterne.

Regeringen er overordnet positivt indstillet over for Kommissionens meddelelse, idet tiltag, som medfører en bedre afvikling af såvel person- som godstrafikken i byer på et bæredygtigt grundlag generelt hilses velkommen.

Regeringen hilser desuden Kommissionens hensigt om at optimere den kollektive transport velkommen, idet regeringen deler Kommissionens ambition om at overføre så meget bytrafik som muligt fra bil til kollektive transportformer og cykel.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at det er vigtigt at sikre en sammenhæng mellem transportsystemerne i henholdsvis byer og opland. Det er ligeledes vigtigt, at der sikres sammenhæng mellem transportformerne for på den måde at fremme effektiviteten i det overordnede transportsystem.

Regeringen mener, at udvikling og investering i bytrafikken bør forbedre forholdene for bevægelseshæmmede, således at flest muligt mennesker får mulighed for at benytte bytrafikken. Det er dog samtidig vigtigt, at omkostninger og anvendelsesgrad står i et rimeligt forhold til hinanden, samt at der ikke sker en svækkelse af den kollektive transports konkurrencedygtighed for flertallet af



borgere. Det er desuden regeringens holdning, at egentlig EU-regulering ikke bør omfatte lokal og regional trafik.

Regeringen deler Kommissionens ambition om bedre rejseinformation i den kollektive trafik og ønsker i tillæg til Kommissionens forslag om at oprette en rejseportal, at rejseinformationen også skal kunne benyttes aktivt under rejsen.

Regeringen støtter generelt tiltag, der forenkler reglerne for transporterhvervet, dog under hensyntagen til bl.a. klima- og miljøspørgsmål. For så vidt angår adgangen til miljøzoner mener regeringen, at det er vigtigt, at reglerne for miljøzoner harmoniseres med henblik på at skabe en mere enkel og effektiv adgang til miljøzoner, særligt for transporterhvervet. Regeringen mener i denne forbindelse desuden, at der er behov for en standardisering af kravene for godkendelse af partikelfiltre i EU.

Regeringen støtter Kommissionens ambition om at fremme data- og statistikudveksling om transport og mobilitet i byerne, som kan medvirke til at identificere *best practice*. En indkredsning af nødvendige behov og forpligtelser ved etablering af statistiksystemer på det bytrafikale område vil kunne medvirke til forbedringer i planlægningen af by- og regionaltrafik. Det er dog samtidig vigtigt, at denne dataindsamling ikke forøger transporterhvervets administrative byrder.

Regeringen finder det vigtigt, at de ITS-tiltag, der indføres i byernes transport-systemer bygger på fælles standarder, således at brugere af den kollektive transport og godstransporterhvervet sikres en så effektiv brug af transportsystemerne som muligt.

Endelig mener regeringen, at det er vigtigt i planlægningen af bytrafikken at optimere adgangen til havne, der traditionelt er placeret i byområder. Et sådant tiltag vil medvirke til at fremme Kommissionen og regeringens ønske om at overføre transport af gods fra vejtransport til søtransport.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget.

8. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets holdninger foreligger endnu ikke.



9. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Handlingsplanen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg. Grundnotat om grønbogen om mobilitet i byerne (KOM (2007)551) blev oversendt til Folketingets Europaudvalg den 30. oktober 2007.