



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 10. juni 2010

Dok.id

J. nr. 2010-2183

Internationalt Kontor

**Samlenotat: Rådsmødet (transport, telekommunikation og energi)  
den 24. juni 2010 - Transportdelen**

Dagsordenspunkt 1: Luftfartsaftale med USA.....	2
Dagsordenspunkt 2: Konsekvenserne af de vulkanske askeskyer i det europæiske luftrum .....	6
Dagsordenspunkt 3: Handlingsplan for bytrafikken.....	9
Dagsordenspunkt 4: Transportsektorens rolle i Europa 2020-strategien.....	26



## Dagsordenspunkt 1: Luftfartsaftale med USA

KOM(2010)208 og 209.

### Resumé

*I 2007 blev første fase af en luftfartsaftale mellem EU og USA undertegnet. Aftalen erstatter medlemslandenes bilaterale luftfartsaftaler med USA og ændrer grundlaget væsentligt for de transatlantiske luftfartsforbindelser i kraft af udvidet markedsadgang og et omfattende samarbejde om forskrifter på områder som flyvesikkerhed, konkurrenceregler og miljøforhold. EU ønskede yderligere muligheder for markedsadgang og investeringer, og der er gennem forhandlinger om anden fase af aftalen opnået enighed om en protokol om ændring af aftalen fra 2007, hvorefter der iværksættes en proces, der skal føre til flere udenlandske investeringer i luftfartssektoren, åbne markedsadgangen yderligere samt styrke forskriftssamarbejdet inden for alle luftfarts politikkers aspekter, navnlig i arbejdet med luftfartens miljøpåvirkning. Det ventes, at alle medlemsstater vil kunne tilslutte sig forslagene.*

*Formandsskabet har sat sagen på dagsordenen den 24. juni 2010 med henblik på vedtagelse*

### 1. Baggrund og indhold

Kommissionen har fremsendt to forslag, omhandlende henholdsvis undertegnelse og midlertidig anvendelse samt indgåelse af luftfartsaftale med Amerikas Forenede Stater, den 3. maj 2010. Forslagene skal vedtages på basis af Traktatens artikel 207, stk. 5, sammenholdt med artikel 218, stk. 2 og 5.

Der blev i april 2007 undertegnet en luftfartsaftale mellem på den ene side Fællesskabet og dets medlemsstater og på den anden side USA. Aftalen, der udgør første fase i en samlet luftfartsaftale, har været midlertidig anvendt fra den 30. marts 2008. I medfør af aftalens bestemmelser indledte Kommissionen i maj 2008 forhandlinger med USA om en anden fase, og man nåede i marts 2010 til enighed om et udkast til protokol om ændring af aftalen fra 2007.

Kommissionen foreslår nu, at denne protokol underskrives og anvendes midlertidigt samt senere indgås mellem parterne.

Luftfartsaftalen fra 2007 mellem EU og USA udgjorde en betydelig ændring af grundlaget for de transatlantiske civile luftfartsforbindelser, idet den erstattede de separate bilaterale luftfartsaftaler mellem EU's medlemsstater og USA, gav vidtrækkende nye kommercielle ret-



tigheder for luftfartsselskaber fra de to parter og skabte en omfattende ramme for forskriftssamarbejde mellem EU og USA om en bred vifte af emner på luftfartens område, herunder flyvesikkerhed (security og safety), konkurrenceregler, statsstøtte, miljøforhold og tekniske forhold.

EU søgte imidlertid yderligere muligheder for markedsadgang og gensidig investering i luftfartsbranchen. I medfør af bestemmelser i første fase af aftalen gennemførtes herefter forhandlinger om en anden fase, og der er opnået enighed om en protokol, der ændrer aftalen.

Protokollen sigter mod at iværksætte en proces, der skal føre til yderligere udenlandske investeringer i luftfartssektoren, åbne markedsadgangen yderligere samt styrke forskriftssamarbejdet yderligere inden for alle luftfartspolitikens aspekter, navnlig arbejdet med luftfartens miljøpåvirkning.

Nærmere bestemt gennemføres et forbedret samarbejde om at begrænse luftfartens miljøpåvirkning bl.a. på områderne forskning og udvikling samt innovation vedr. lufttrafikstyring. Der skal også samarbejdes om markedsbaserede foranstaltninger for emissioner fra luftfarten og om gennemsigtighed af støjbaserede begrænsninger i lufthavnene. Der skal være et forbedret samarbejde om aftalens virkninger for arbejdsmarkedet, idet parterne anerkender betydningen af arbejdsmarkedsforholdene og fordelene ved høje arbejdsstandarder. Der indføres en forpligtelse til mere smidig anerkendelse af parternes vurdering af bl.a. ejerforhold for luftfartsselskaber. Man styrker desuden rollen for det Fælles Udvalg, som er nedsat i medfør af aftalen med henblik på at kunne overvåge anvendelsen af aftalen og drøfte yderligere aspekter for samarbejde.

Der er endvidere aftalt en proces, som kan føre til yderligere markedsadgang og investeringsmuligheder. Begge parter forpligter sig til fortsat at fjerne hindringer for markedsadgang, og efter en evt. lovændring, der styrker Kommissionens rolle i overvågningen af procedurerne for støjbaserede restriktioner i større EU-lufthavne, vil EU-luftfartsselskaber opnå yderligere markedsadgang til det amerikanske marked. Efter en evt. lovændring i USA vil USA tillade EU-interesser at erhverve majoriteten i og kontrollen med USA's luftfartsselskaber m.v. Hvis EU har opfyldt kravene angående støjrestriktioner, mens der ikke er sket fremskridt i USA angående liberalisering af investeringer, vil EU have ret til at fastfryse USA-luftfartsselskabers transatlantiske operationer m.v. Der gives ved aftalens indgåelse EU-luftfartsselskaber forbedret adgang til USA's regeringsfinansierede lufttransport (offentlige rejser), hvilken indtil nu har været begrænset.



Endelig er der aftalt et konsultationsmemorandum, der inddrager yderligere nye elementer med henblik på at udvide det eksisterende samarbejde på områder som flyvesikkerhed (security og safety), miljøspørgsmål og konkurrencepolitik.

## **2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor**

Luftfartsrelationerne mellem Danmark og USA reguleres af lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 731 af 21. juni 2007, samt af den bilaterale luftfartsaftale af 1944, som senest ændret i 1995 (idet luftfartsaftalen mellem EU og USA af 2007 endnu ikke er trådt endelig i kraft). – Der skal ikke som følge af forslagene gennemføres ændringer i disse bestemmelser.

## **3. Høring**

Forslagene har ikke været sendt i høring, men EU-luftfartsselskaber, lufthavne og arbejdstagerorganisationer har været aktivt involverede i forhandlingsprocessen mellem Kommissionen og USA og i koordineringen med medlemslandene.

## **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget**

Forslagene skønnes ikke at ville have statsfinansielle konsekvenser for Danmark.

Det skønnes, at den samlede luftfartsaftale med USA samfundsøkonomisk vil være til fordel dels for EU-landenes luftfartsselskaber, dels for passager- og fragtkunder i kraft af større konkurrence på markedet for transatlantiske flyvninger.

## **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører, at der er tale om en ændring af en international traktat indgået på EU-niveau, hvilket kun kan ske på samme niveau. Derudover kan målene med protokollen kun realiseres på EU-niveau, da de omfatter en række områder, hvor Unionen har enekompetence. Forslagene er derfor i overensstemmelse med nærhedsprincippet. - Regeringen deler denne opfattelse.



## **6. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Danmark er positivt indstillet over for forslagene. Danmark har hele tiden støttet bestræbelserne på at indgå en balanceret EU/USA-luftfartsaftale. Danske luftfartsselskaber har ikke haft større interesse mht. investeringer i amerikansk luftfart, og meget af det rent trafikmæssige findes i forvejen i Danmarks siden 1995 meget liberale bilaterale luftfartsaftale med USA. Men udviklingen mod liberalisering og globalisering i luftfarten støttes generelt af Danmark og dansk luftfart.

## **7. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Forslagene har været behandlet enkelte gange i Rådets Transportarbejdsgruppe. Det ventes, at alle medlemsstater vil kunne tilslutte sig forslagene. Det forventes, at forslagene vil blive sat på dagordenen for Rådsmødet den 24. juni 2010 til vedtagelse.

## **8. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslagene.

## **9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Spørgsmålet om forhandling af en luftfartsaftale mellem EU og USA blev forelagt Europaudvalget til forhandlingsoplæg den 28. maj 2003. Europaudvalget blev senest orienteret om forhandlingerne om luftfartsaftalen mellem EU og USA den 5. marts 2010.



## **Dagsordenspunkt 2: Konsekvenserne af de vulkanske askeskyer i det europæiske luftrum**

Der forefindes ikke et KOM-nr.

### **1. Baggrund og indhold**

Det islandske vulkanudbrud lammede fra torsdag den 15. april 2010 til tirsdag den 21. april 2010 store dele af den europæiske lufttrafik. Der blev den 19. april 2010 afholdt et møde blandt EU's transportministre pr. videokonference. På mødet blev det besluttet at tilslutte sig anbefalingen fra den europæiske flykontrol, Eurocontrol, om at fastholde en såkaldt no-fly zone i det europæiske luftrum i de områder, hvor der er en høj koncentration af aske, samt at der i zoner med lav aske-koncentration vil kunne flyves under visse betingelser. Tidligere var der en nul-grænse for flyvning i en askesky uanset partikelomfang.

For så vidt angår den vanskelige situation for luftfartsbranchen, blev dette rejst af den danske transportminister uden dog at blive substansdrøftet, men kommissionens formand Barosso har bedt transportkommissær Kallas om, at sætte sig for bordenden af en ad-hoc arbejdsgruppe sammen med konkurrence- og statstøttekommissæren Almunia og kommissæren for økonomiske og monetære anliggender Rehn. De skal se på konsekvenserne af aske-situationen for rejsebranchen og økonomien mere generelt.

Det spanske formandskab har bedt Kommissionen om at udarbejde en rapport, om de foranstaltninger man på europæisk niveau kan træffe for at forbedre EU's handlemuligheder i lignende situationer.

Formandskabet vurderer at rapporten bl.a. bør indeholde overvejelser om:

- Mulighederne for at fremskynde arbejdet med etablering af det fælles luftrum (Single European Sky), herunder integrationen af Eurocontrol, som administrator.
- Revisionen af de nuværende procedurer i akutte situationer, som den der netop har fundet sted
- Udarbejdelsen af en beredskabsplan, der giver mulighed for at reagere på en mere fleksibel og koordineret måde, når en krisesituation hindrer mobilitet for europæiske borgere, og som behørigt tager hensyn til passagerernes rettigheder

Sagen blev behandlet på rådsmødet 4. maj 2010 på baggrund af udkast til råds-konklusioner, som blev vedtaget på mødet: I forbindelse med sikkerhed og aske blev det understreget, at det er vigtigt at arbejde videre med askeproblemstil-



lingen og risikoanalyser, og at der skal fastsættes ens retningslinjer og fælles grænseværdier for, hvornår luftrummet skal lukkes.

Reglerne for passagerrettigheder skal anvendes og håndhæves ensartet, og man ønskede en analyse af omkostningerne for flyselskaberne til passagerrettigheder i forbindelse med askeskyen. Sagen er endvidere en anledning til, at Single European Sky realiseres og at de funktionelle luftrumsblokke bliver fremskynnet. Fvsa spørgsmålet om økonomisk kompensation oplyste Kommissionen, at de havde haft drøftelser med branchen, som havde udtrykt ønske om ens regler for kompensation. Der var blandt medlemslandene udbredt skepsis mod udskydelse af betaling af en-routeafgiften, samt mod egentlig statsstøtte. Danmark rejste spørgsmålet om lånegarantier, som Kommissionen oplyste var en mulig vej. Der var endelig enighed om, at der skal laves en mobilitetsplan.

Kommissionen vil til Rådsmøde 24. juni 2010 afrapportere status for de igangsatte initiativer.

## **2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor**

Ikke relevant, da der ikke forelægger et konkret forslag.

## **3. Høring**

Der er ikke gennemført en høring af EU-specialudvalget for transport, men sagen har været drøftet mellem luftfartsorganisationerne og transportministeren på et møde i Dansk Industri den 19. april 2010. Efterfølgende er sagen ved flere anledninger blevet drøftet i en Task Force med deltagelse af Transportministeriet, herunder Naviair og SLV, Økonomi- og Erhvervsministeriet og repræsentanter for de store og små luftfartsselskaber og lufthavne, pilotforeningen og kabinebesætningsforeningen, Kongelig Dansk Aeroklub, Danske speditører, Danmarks Rejsebureauforening, Rejsearrangørerne i Danmark, Konkurrencestyrelsen, DANSAM, DMI, Dansk Erhverv samt Dansk Industri. Derudover blev samlenotatet om det ekstraordinære Rådsmøde den 4. maj sendt til orientering til specialudvalget den 28. april.

## **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser og beskyttelsesniveau**

Ikke relevant, da der ikke forelægger et konkret forslag.

## **5. Nærhedsprincippet**

Ikke relevant, da der ikke forelægger et konkret forslag.

## **6. Regeringens foreløbige generelle holdning**



På rådsmødet forventes Kommissionens statusrapport at blive drøftet.

For så vidt angår mulighederne for at fremskynde arbejdet med etablering af det fælles luftrum (Single European Sky) ser Danmark positivt på dette. Danmark har allerede etableret en fælles luftrumsblok med Sverige.

Danmark finder det desuden fornuftigt at revidere relevante procedurer, så akutte situationer bedre kan håndteres. Danmark finder bl.a. at der er behov for bedst mulig koordination i forbindelse med askeforekomster og lukning af luftrum, samt for at der i en kommende revision af passagerrettighedsforordningen tages højde for erfaringerne fra askeskyerne.

Danmark vil desuden se positivt på, at man ændrer reglerne for tildeling af slots, således at man eksplicit kan tage højde for situationer, hvor hele eller dele af luftrummet er lukket igennem længere tid.

Danmark har fremsat forslag om midlertidig statsgaranti for udlån til visse rejseudbydere og rejseformidlere til dækning af likviditetstab, og er interesseret i hvordan andre lande har håndteret problematikken.

Den principielle danske holdning til statsstøtte er, at statsstøtte skal anvendes til at fremme horisontale mål i det europæiske fællesskabs interesse. Statsstøtte skal alene anvendes, når det er nødvendigt og er det bedste egnede instrument, og anvendes proportionalt, ikke diskriminerende og tidsbegrænset.

## **7. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Sagen har senest været behandlet på ekstraordinært rådsmøde den 4. maj 2010, samt tidligere i Coreper II den 19. april 2010 og i Coreper I den 21. april. Alle lande er enige i det alvorlige i situationen. En række lande har givet udtryk for vigtigheden af, at EU kan agere hurtigt og effektivt i sådanne situationer. Opfølgningen på begivenhederne er meget vigtig. Bl.a. må man skaffe bedre viden om vulkanaskens påvirkning af fly.

## **8. Europa-Parlamentets udtalelser**

Ikke relevant, da der ikke forelægger et konkret forslag.

## **9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Folketingets Europaudvalg blev senest orienteret om spørgsmålet om konsekvenserne af askeskyer i det europæiske luftrum, mandag den 3. maj 2010.





### **Dagsordenspunkt 3: Handlingsplan for bytrafikken**

KOM (2009)490

Revideret notat

#### **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 bytrafikale 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.*

*Sagen er på dagsordenen på Rådsmødet (TTE) den 24. juni 2010 med henblik på vedtagelse af rådskonklusioner.*

#### **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 grønne bog 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, gensidig 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 transportsystemer 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.

#### 1.7. Rådskonklusioner på rådsmøde (TTE) den 24. juni 2010

Det spanske formandskab har fremlagt udkast til rådskonklusioner vedr. handlingsplanen vedr. bytrafik. Det foreslås i udkastet – med udgangspunkt i at subsidiaritetsprincippet er centralt i denne sammenhæng - at Rådet bl.a.

- understreger at kravene til mobilitet ikke er ens i alle byer og bymiljøer og at eventuelle tiltag skal tilpasses hver enkelt situation af de lokale myndigheder
- anerkender at lokale og regionale infrastrukturer skal forbedres, hvor det er nødvendigt, og forbindes med nationale netværk og de transeuropæiske transportnet



- anerkender vigtigheden af adgang af høj kvalitet til og fra havneområder i byer og af deres forbindelse til nationale vej-, jernbane og indre vandvejsnet samt transeuropæiske transportnet
- opfordrer til koordination af planlægning af infrastruktur og transporttjenester med fysisk planlægning i by- og landområder
- anerkender vigtigheden af at reducere trængsel og udledning af drivhusgasser fra private køretøjer og af behovet for at fremme en hensigtsmæssig anvendelse af private køretøjer i byområder
- anerkender at mobilitetskrav kan imødekommes mere bæredygtigt og hensigtsmæssigt ved at fremme brugen af kollektiv transport
- anerkender vigtigheden af at udvikle et kollektivt transportsystem, der er tilgængeligt for alle samfundsgrupper og tilpasset personer med nedsat mobilitet.
- anerkender at godstransport og distribution er vigtige for økonomisk vækst i byer, men også har sociale og miljømæssige virkninger i byer og opfordrer til at etablere multimodale logistikcentre i byer og anvende bæredygtige transportmidler designet til distribution i byer
- anerkender behovet for at reducere transportsektorens afhængighed af fossile brændstoffer og reducere udledningen af drivhusgasser
- opfordrer til en samlet tilgang til begrænsning af udledningen af forurenende stoffer i byområder, som omfatter en række tiltag så som alternative drivmidler, innovativ filterteknologi og alternative kørselskoncepter
- tilkendegiver at en særlig trafiksikkerhedspolitik for byer er et grundlæggende element for opnåelse af en bæredygtig, sund og sikker mobilitet i byer
- støtter Kommissionens initiativ vedrørende identifikation af eksisterende muligheder for finansiel støtte af mobilitet i byer og undersøgelse af nye muligheder for støtte til at opnå en bæredygtig, sund og sikker mobilitet i byer
- mener at intelligente transportsystemer kan tilbyde strategiske muligheder på kort og mellemlangt sigt for at forbedre effektivitet, bæredygtighed og sikkerhed for mobilitet i byer, herunder adgangen til kollektiv transport
- opfordrer Kommissionen til at sikre, at den ny Hvidbog om transport indeholder mål og politikker, der kan fremme en mere effektiv, bæredygtig, sikker og sund mobilitet i byer.

## **2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor**

Ikke relevant.



### 3. Høring

Meddelelsen har været sendt i høring i EU-specialudvalget for transport i 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 or-



ganisering 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 godstransportens eksterne omkostninger.

DI forholder sig skeptisk til Kommissionens arbejde med at internalisere godstransportens 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 CO<sub>2</sub>-og partikeludledningen, da der enten skal køres omveje eller omlæsses til mindre biler, der har højere CO<sub>2</sub> 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 ind-



drager 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 mennesker 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 der-



med 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” designs 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 vejforhold, 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, CO<sub>2</sub>-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 bidragsyder til løsning på fremtidens udfordringer. DTL's 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. Megen 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 distributions-systemer 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, omkostninger 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 fysi-



ske/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**

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

Danmark 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.

Danmark 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.





Danmark 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.

Danmark 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 Danmarks holdning, at egentlig EU-regulering ikke bør omfatte lokal og regional trafik.

Danmark 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.

Danmark 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 Danmark, 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. Danmark mener i denne forbindelse desuden, at der er behov for en standardisering af kravene for godkendelse af partikelfiltre i EU.

Danmark 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.

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

Endelig mener Danmark, 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 Danmarks ønske om at overføre transport af gods fra vejtransport til søtransport.





## **7. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Konklusionsudkastet har været drøftet på en række møder i Rådets Transportarbejdsgruppe, og det må forventes, at der på rådsmødet vil kunne opnås enighed blandt medlemslandene om disse.

## **8. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet har ikke udtalt sig om handlingsplanen.

## **9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Grundnotat om Kommissionens handlingsplan for bytrafik blev sendt som orientering til Folketingets Europaudvalg den 16. november 2009. Sagen blev desuden forelagt mundtligt under dagsordenspunktet "siden sidst" på mødet i Folketingets Europaudvalg den 11. december 2009.



## **Dagsordenspunkt 4: Transportsektorens rolle i Europa 2020-strategien**

Kommissionens Europa 2020-strategi har KOM 2010 (2020). Der forefindes ikke et KOM-nummer for så vidt angår transportsektorens rolle.

### **1. Baggrund og indhold**

Det spanske formandskab har sat Kommissionens Europa 2020-strategi på dagsorden for transportministrene på rådsmødet den 24. juni 2010. Sagen er på dagsordenen til politisk drøftelse.

Formandskabet har varslet, at man vil udsende en kort note med et par spørgsmål, som ministerdrøftelsen kan tage udgangspunkt i. Denne er dog endnu ikke tilgået landene.

Europa 2020-strategien afløser Lissabon-strategien for vækst og beskæftigelse og forventes vedtaget på Det Europæiske Råd den 17. juni 2010.

Strategien har et særligt fokus på vækst og beskæftigelse i EU gennem en omstilling til en grøn, videnbaseret og konkurrencedygtig økonomi. Strategien inddrager således en bred vifte af områder herunder beskæftigelses- og økonomisk politik, forskning og udvikling, klima og energi, socialpolitik og transport.

Som instrument til opfyldelse af de overordnede målsætninger i Europa 2020, har Kommissionen formuleret syv flagskibsinitiativer. Heraf forventes initiativet ”*Et ressourceeffektivt Europa*” at inddrage transportpolitiske spørgsmål. Flagskibsinitiativet hører under den overordnede målsætning om bæredygtig vækst. Målsætningen er, at støtte overgangen til et ressourceeffektivt lavemissionsamfund ved at adskille den økonomiske vækst fra ressource- og energiforbruget, nedbringe CO<sub>2</sub>-emissioner, styrke konkurrenceevnen og sikre større energisikkerhed. Flagskibsinitiativet er endnu ikke fremlagt og Kommissionens konkrete forslag til inddragelse af transportpolitiske spørgsmål foreligger ligeledes ikke.

Der henvises i øvrigt til Udenrigsministeriets samlenotat af 2. juni om Europa 2020-strategien, hvoraf regeringens generelle holdning til strategien fremgår.

### **2. Gældende dansk ret og forslagens konsekvenser herfor**

Ikke relevant

### **3. Høring**



Ikke relevant.

#### **4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget**

Ikke relevant

#### **5. Nærhedsprincippet**

Ikke relevant

#### **6. Regeringens foreløbige generelle holdning**

En velfungerende infrastruktur i Europa er en nødvendig forudsætning for fremtidig vækst, beskæftigelse og øget produktivitet i EU.

Regeringen støtter overordnet Europa 2020-strategien som et redskab til at sikre bæredygtig grøn vækst, beskæftigelse og finanspolitisk holdbarhed.

Regeringen er i udgangspunktet positivt indstillet over for de syv flagskibsprojekter, herunder initiativet ”*et ressourceeffektivt Europa*”, der inddrager transportpolitiske spørgsmål.

Flagskibsinitiativerne vil dog blive vurderet selvstændigt i takt med at Kommissionen fremlægger initiativerne.

Regeringen vil forholde sig til konkrete forslag på transportområdet, når disse bliver forelagt af Kommissionen.

#### **7. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Sagen har ikke været drøftet i transportarbejdsgruppen, og der er ikke kendskab til landes holdninger til sagen.

#### **8. Europaparlamentets udtalelser**

Europaparlamentet har ikke udtalt sig i sagen

#### **9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.