



GRUND- NÆRHEDSNOTAT

Dato 10. januar 2021
J. nr. 2020-5960

Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet

KOM(2020) 789 endelig

Nyt notat

1. Resumé

Kommissionen fremsatte den 9. december 2020 en meddelelse om en strategi om bæredygtig og intelligent mobilitet. Strategien indeholder en række flag-skibe, handlingsplaner og milepæle, som de kommende år skal sætte retnin-gen for Kommissionens arbejde med at gøre transportsektoren mere klima-venlig, digital og robust.

Formålet med strategien er blandt andet at komme i mål med den europæiske grønne pagts målsætning om en reduktion på 90 % af transportsektorens emissioner inden 2050, herunder også gennem digitale løsninger. Herudover har Kommissionen fokus på at gøre transportsektoren mere robust for at ru-ste den til fremtidige kriser.

Regeringen støtter generelt Kommissionens strategi og ser mange positive elementer. Regeringen ser frem til at arbejde med Kommissionens konkrete initiativer i de kommende år og vil i den forbindelse tage stilling til de speci-fikke tiltag.

2. Baggrund

Kommissionen fremsatte den 11. december 2019 en meddelelse om den euro-pæiske grønne pagt, som skulle takle klima- og miljøudfordring ved at omstille en række sektorer, herunder transportsektoren. Den grønne pagt er en integre-ret del af denne Kommissions strategi for gennemførelse af De Forenede Natio-ners 2030-dagsorden og målene for bæredygtig udvikling.

I forlængelse af den grønne pagt fremsatte Kommissionen den 9. december 2020 en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet. Strategien skal være retningsgivende for de politiske tiltag i de kommende år og hjælpe med at op-fylde den europæiske grønne pagts ambition om en reduktion på 90 % i trans-portsektorens emissioner inden 2050.



Selv om mobilitet medfører mange fordele, er der ifølge Kommissionen også en række ulemper. Øget mobilitet medfører fx drivhusgasemissioner, luft-, støj- og vandforurening, men også ulykker og trafikulykker, trængsel og tab af biodiversitet.

Samtidig har Covid-19-pandemien klart vist, at transport spiller en afgørende rolle i krisesituationer. Bevarelsen af en koordineret europæisk tilgang til konnektivitet og transportaktiviteter er ifølge Kommissionen afgørende for at komme igennem kriser og styrke EU's modstandsdygtighed.

Kommissionen lægger derfor i strategien både vægt på, at transportsektoren skal blive mere bæredygtig for at opnå klimamålene, mere intelligent/digital for at afhjælpe trængsel, ulykker og opnå klimamålene og mere robust for at sikre transportsektorens modstandsdygtighed ved fremtidige kriser.

3. Formål og indhold

Kommissionen fremsætter i sin strategi om bæredygtig og intelligent mobilitet en plan for, hvordan transportsektoren i EU kan gøres mere klimavenlig, digital og robust. Kommissionen har udpeget 10 flagskibe med tilhørende handlingsplaner, som vil blive retningsgivende for Kommissionens arbejde de kommende år.

Det 10 flagskibe er som følger:

Bæredygtig mobilitet

- 1) Fremme af udbredelsen af transportmidler med nulemission, vedvarende og kulstoffattige brændstoffer og relateret infrastruktur
- 2) Oprettelse af nulemissionslufthavne og –havne
- 3) En mere bæredygtig og sund mobilitet mellem og i byer
- 4) Grønnere godstransport
- 5) Prissætning af kulstof og bedre incitamenter for brugerne

Intelligent mobilitet

- 6) Realisering af opkoblet og automatiseret multimodal mobilitet
- 7) Innovation, data og kunstig intelligens for intelligent mobilitet

Robust mobilitet

- 8) Styrkelse af det indre marked
- 9) En fair og retfærdig mobilitet for alle
- 10) Styrkelse af transportsikkerheden

Handlingsplanerne, som skal realisere flagskibene, består af 82 tiltag, som skal styre transportsektoren i en mere klimavenlig og digital retning. Herudover består de af en række milepæle, som skal sikre, at målsætningen i den europæiske



pagt om en 90 % reduktion i CO₂ i transportsektoren inden 2050 bliver opnået. Milepælene er som følger:

Inden 2030:

- Mindst 30 mio. transportmidler med nulemission kører på de europæiske veje.
- 100 europæiske byer vil være klimaneutrale.
- Jernbanetrafikken med højhastighedstog vil være fordoblet.
- Køreplansbaseret kollektiv trafik på under 500 km skal være kulstof-neutral i EU.
- Automatiseret mobilitet vil blive indført i stor skala.
- Nulemissionsfartøjer vil blive klar til markedet.

Inden 2035:

- Store nulemissionsfly vil blive klar til markedet.

Inden 2050:

- Næsten alle biler, varevogne og busser samt nye tunge køretøjer vil være emissionsfri.
- Jernbanegodstrafikken vil være fordoblet.
- Jernbanetrafikken med højhastighedstog vil være tredoblet.
- Det multimodale transeuropæiske transportnet (TEN-T), der er udstyret til bæredygtig og intelligent transport med højhastighedsforbindelser, vil være operationelt for det samlede net.

Luftfart

Det fremgår af strategien, at luftfarten vil have store udfordringer med at reducere CO₂-udledning, og der derfor er behov for en øget indsats på dette område. For at øge brugen af grønne flybrændstoffer foreslår Kommissionen blandt andet at styrke udbud og efterspørgsel på bæredygtigt flybrændstof (ReFuelEU Aviation), at reducere gratis CO₂-kvoter til luftfartssektoren i kvotehandelssystem (EU ETS) og muliggøre energibeskatning af fossile flybrændstoffer (revision af Energibeskatningsdirektivet). Hertil vil Kommissionen fremsætte forslag, som skal sikre luftfartsmobiliteten i tilfælde af fremtidige større trafikforstyrrelser i lyset af COVID-19.

Vejtransport

På vejtransportområdet vil Kommissionen bl.a. arbejde for en mere bæredygtig infrastruktur. Fx vil Kommissionen i det kommende forslag til revision af direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer overveje muligheden for, at medlemslandene pålægges at indføre mere bindende mål for udrulning af infrastruktur, herunder at arbejde for at sikre fuld interoperabilitet af lade- og tankinfrastruktur for alternative drivmidler og de dertil tilknyttede ydelser,



gennemsigtige forbrugerpriser samt let tilgængelige betalingsløsninger på tværs af medlemslandene.

Herudover indeholder strategien en række initiativer, hvoraf flere har betydning i forhold til skatte- og afgiftsområdet, herunder Eurovignette-direktivet, indførelse af skærpede emissionsnormer (Euro-normer) samt skærpede CO₂-præstationskrav for såvel person- og varebiler som lastbiler samt som noget nyt også for busser.

Kommissionen vil også se på en revision af direktivet om kombineret transport mhp. at skabe incitamenter til at flytte mere transport fra vejtransport over på jernbanetransport- og søfart. Kommissionen har generelt stort fokus på tiltag, som skal styrke jernbanetransport.

Jernbanetransport

På jernbaneområdet fremsætter Kommissionen en lang række initiativer med det overordnede formål at øge andelen af passagerer og gods som transporteres ad bane. Kommissionen sigter konkret efter at fordoble trafikken på højhastighedsbaner i 2030 og fordoble godstrafikken i 2050.

For at styrke passagertallet vil Kommissionen blandt andet foreslå en handlingsplan, der skal øge langdistance og grænseoverskridende togtjenester. Planen sigter mod, at medlemslandene gør nøgleforbindelser mellem byer hurtigere ved blandt andet at koordinere tidsplaner og målrette forbedringer i infrastrukturen. Herudover har Kommissionen fokus på at gøre det nemmere at købe grænseoverskridende billetter.

Godstransport ad bane skal fremmes ved at øge kapaciteten på nettet, styrke den grænseoverskridende koordination mellem infrastrukturforvaltere langs godskorridorerne samt tilpasse det transeuropæiske transportnetværk til gods-transport.

Søfart

På søfartsområdet indeholder strategien en række initiativer indenfor navnlig klima og grøn søfart. Kommissionen lægger blandt andet op til øget forskning og udvikling i alternative brændstoffer til skibe med initiativet FuelEU Maritime. Kommissionen understreger i samme forbindelse, at arbejdet i FN's Søfartsorganisation (IMO) med energieffektivitets tiltag, skal understøttes.

Kommissionen ønsker endvidere at inkludere søfart i EU's CO₂-kvotehandels-system (ETS), og det er Kommissionens mål, at nulemissionsskibe skal være klar til drift i 2030.



Kommissionen ønsker derudover at igangsætte en revision af tre direktiver på søfartsområdet om henholdsvis havnestatskontrol, flagstaters ansvar samt undersøgelsen af maritime ulykker.

Transport i byerne

Strategien indeholder også tiltag, som skal gøre byer mere grønne og tilgængelige. Kommissionen vil bl.a. fremme alternative og bæredygtige mobilitetsformer som delebiler, samkørsel, cykler og øvrig mikromobilitet gennem en revidering af Urban Mobility Package. Herudover indeholder strategien en milepæl om, at automatiseret mobilitet vil være implementeret i stor skala i 2030.

Endvidere vil Kommissionen arbejde for at innovative og alternative transportformer bliver integreret i mobilitetstjenester, hvilket kan bidrage til at lette presset på passagertransporten i byerne.

Infrastruktur

Strategien indeholder også tiltag, som skal understøtte bæredygtig, intelligent og robust infrastruktur. Kommissionen vil bl.a. fremsætte en revision af forordningen om det transeuropæiske transportnet (TEN-T) vedrørende implementering og udvikling af et europæisk netværk af veje, jernbanelinjer, indre vandveje, søtransportruter, havne, lufthavne og jernbaneterminaler. Dette kommer til at være væsentligt for udviklingen af europæisk transportinfrastruktur for de kommende 10-30 år både i forhold til at kunne imødekomme den grønne omstilling, mobiliteten, ny teknologi og digitalisering.

Kommissionen vil herudover fremsætte revision af direktivet om intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer (ITS) og de underliggende delegerede retsakter for at gøre det nemmere at dele data på tværs af transportformer og medlemslandene. Det skal bl.a. være nemmere at købe tværgående billetter ved at understøtte rejseinformation, billettering, betaling m.v. Herudover skal revisionen sikre nye datasæt og et evt. udvidet geografisk område for tilrådgivningsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester. En styrket harmonisering af datadeling på mobilitetsområdet vil ifølge Kommissionen føre til mere bæredygtig, sikker og effektiv transport af mennesker og gods i og på tværs af EU's medlemslande.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Foreligger ikke.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.



6. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Strategien medfører ikke lovgivningsmæssige konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser

Strategien medfører ikke økonomiske konsekvenser.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Strategien medfører ikke andre konsekvenser.

8. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 9. december 2020 med frist for bemærkning den 3. januar 2021.

Der er indkommet høringssvar fra følgende interessenter:

Dansk Energi

Udspillet fra Kommissionen er for så vidt godt da det favner bredt.

Vi mener dog, at det er for uambitiøst med de mål, om at der skal 30 millioner udledningsfri biler på de europæiske veje i 2030, at der er 3 millioner offentlige ladestandere i Europa i 2025 og 500 brintstationer. Et mål, som skal op på 1000 i 2050.

Vi mener, at ambitionerne for især elbiler og ladestandere burde være mindst dobbelt så store. Der er et større studie på vej fra Dansk Energi og organisationen Eurelectric, som på baggrund af meldinger fra de enkelte lande ventes at vise et potentiale for op mod 70 mio. eldrevne biler i 2030 og dermed også langt flere ladestandere.

Noget andet man kunne påpege var evt. behovet for at sætte en dato for udfasning af salg af nye fossile biler i EU. En række lande siger 2035. I vores høringssvar til opstramningen af CO₂-regler for biler påpegede vi, at EU skal gøre det muligt for medlemslande at bestemme en dato hvor hvornår salg af nye benzin- og dieselmotorer forbydes.

Dansk Erhverv

Kommissionen har lanceret sin strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet¹, der sætter den politiske ramme og retning for, hvordan fremtidens europæiske transportsektoren skal se ud og nå klimamålene i den europæiske grønne pagt ('Green Deal').

Strategiens tre overordnede visioner er, at fremtidens transportsystem skal være i) bæredygtigt, ii) intelligent og iii) robust. Her inden for udpeges ti flag-skibsområder, som nærmere definerer og fastlægger strategiens handlingsplan, der konkret skal udmønte sig i 82 forskellige lovgivningsmæssige initiativer, som de er oplistet en tidsplan for i bilag 1 til meddelelsen.

Dansk Erhverv støtter visionerne i strategien og glæder sig over, at EU's transportpolitik sætter decarbonisering og modernisering af hele transport- og mobilitetssystemet i fokus. Det er væsentligt at fastholde dette paradigmeskifte for at nå de ambitiøse målsætninger. Klimapåvirkninger er i deres natur grænseoverskridende og det samme er de økonomiske/samfundsmæssige konsekvenser. Mange af indsatserne kræver derfor internationalt samarbejde for at få den fornødne effekt. Dansk Erhverv er på den baggrund stor tilhænger af fælles europæisk samarbejde og løsninger også på klimaområdet.

Dansk Erhverv støtter målsætningen i den europæiske grønne pagt om en reduktion på 90 pct. Af drivhusgasemissionerne fra transport, således at EU kan blive en klimaneutral økonomi inden 2050.

Danmark og dansk erhvervsliv har en styrkeposition på det grønne område og besidder handlekraften og kompetencerne til at omsætte strategien fra ord til realitet. Dansk erhvervsliv skal derfor have en central rolle i udviklingen af de teknologier, der vil gøre visioner og målsætninger til realiteter.

Transportens afhængighed af fossile brændstoffer skal mindskes, og det er vigtigt, at alle transportformer bidrager hertil i takt med, at det er teknologisk muligt og økonomisk rentabelt for virksomhederne. Derfor er et også vigtigt, at EU prioriterer og allokerer ressourcer til forskning og udvikling, der skal bane vejen for europæiske løsninger på fremtidens udfordringer.

Dansk Erhverv støtter principperne om, at forureneren betaler som et bærende element i den grønne omstilling. I den konkrete politikudformning er det dog fortsat vigtigt, at der tages højde for den europæiske konkurrencekraft, idet konkurrencen og klimaudfordringerne er globale faktorer.

Dansk Erhverv tilskynder til øget multimodalitet i hele transportsystemet. Det er vigtigt i både vare- og passagertransporten. Og det gælder også med hensyn til fysiske og digitale infrastruktur. Det kan være med til at mindske trængslen

¹ KOM (2020) 789.



og sikre effektive transportløsninger. Vi peger i den forbindelse på en række nye teknologier, der gør det muligt at udvikle og effektivisere transport og logistik.

Som Kommissionen fornuftigt lægger vægt på, skal EU drage fuld fordel af intelligente digitale løsninger og intelligente transportsystemer. Den målsætning støtter Dansk Erhverv entydigt op om. Potentialer for nye forretningsmuligheder kan være stort inden for kunstig intelligens og diverse løsninger, der afhænger af bedre datatilgængelighed, - adgang og -udveksling.

En hjørnesteen i det europæiske transportsystem er den fortsatte udvikling af TEN-T-nettet. Det er en vigtig prioritet for at opnå et sammenhængende Europa for varer og personer, der styrker det indre marked. Rygraden i nettet er selvfølgelig de store anlægsprojekter, men nettet skal fx også omfatte et net af opladnings- og optankningsinfrastruktur til vedvarende drivmidler for fuldt ud at muliggøre og tilskynde til en udbredt anvendelse af transportmidler med lav- og nulemission inden for alle transportformer. EU's finansielle støtteordninger spiller i den henseende også en vigtig rolle som en 'driver' for investeringer inden for transportmidler, der anvender lav- og nulemissionsteknologier.

Strategiens svaghed er, at den forholder sig til alle transportformer og rummer alle initiativerne i handlingsplanen. Det betyder, at strategien spænder meget bredt – og kommer ind på alt lige fra mikromobilitet til EU's rumaktiviteter, gods vs passager, land vs by, offentlig vs privat, lokale forhold vs. EU's geo- og udenrigspolitiske rolle. Dansk Erhverv bemærker, at dette gør det vanskeligt at omfavne strategien i alle enkeltheder. Dansk Erhverv støtter dog overordnet strategiens vision og retning for den fremtidige transportpolitik, men afventer de konkrete policyinitiativer, før vi kan forholde os konkret hertil.

Dansk Industri (DI)

Dansk Industri har modtaget ovennævnte meddelelse samt bilag i høring med svarfrist søndag den 3. januar 2021. Henset til den korte svarfrist er nærværende bemærkninger af generel og overordnet karakter. Dansk Industri ser frem til at levere specifikke og detaljerede bemærkninger når de egentlige lovgivningsinitiativer fremsættes. Høringssvaret dækker bemærkninger fra brancheforeningen DI Transport.

DI Transport støtter de overordnede mål med strategien. Et fælles europæisk transportmarkedet, der sikrer velfungerende transportsystemer og infrastruktur der understøtter en høj mobilitet i EU, er helt afgørende for både den danske transportbranche og for dansk erhvervsliv i øvrigt, herunder ikke mindst for dansk eksport.

Corona-pandemien har synliggjort hvor vigtigt transportbranchen er for EU, herunder for at sikre forsyningslinjerne af fødevarer, medicinsk udstyr mv. Det



understreger behovet for at effektivisere rammebetingelserne for erhvervs-transporten, så det i videste muligt omfang kan flyde frit i EU. Her spiller øget digitalisering en væsentlig opgave.

Der er en akut behov for at EU understøtter genopretningen af den europæiske luftfartsindustri, herunder i form af godkendelse af hjælpepakker.

Transporten står over for en stor omstilling fra fossile drivmidler i form af benzin og diesel til alternative drivmidler i form af el, brint, biogas og biobrændstoffer. Strategien skal understøtte den udvikling.

Fælles europæiske regler er afgørende for at den danske transportsektor kan bidrage til at nå regeringens 70 %-mål. Det gælder ikke mindst i forhold til krav til CO₂-reduktioner rettet mod producenterne af lastbiler, varebiler og personbiler. DI Transport kan støtte strategiens målsætninger.

EU bør understøtte en grøn omstilling af erhvervstransporten ved bl.a. at tillade øget frivægt til batterier i varebiler uden at det går ud over lastevnen, samt ved at tillade højere totalvægt og længere lastbiler i en revision af direktivet om vægt- og dimensioner, der som minimum må øge anvendelse af modulvogn og i EU.

En gennemførelse af det fælles europæiske luftrum bør prioriteres i forhold til den grønne omstilling af luftfarten. Endvidere bør EU understøtte anvendelsen af alternative drivmidler i luftfarten, og evt. afgifter på luftfarten bør føres tilbage til den grønne omstilling af luftfarten.

Danske Havne

Danske Havne byder Kommissionens strategi for bæredygtig og smart mobilitet velkommen, og vi ser frem til de mange konkrete initiativer, som Kommissionen vil lægge frem i de kommende år.

Danske Havne støtter op om Kommissionens målsætning om en 90% CO₂-reduktion i transportsektoren inden 2050 og vi støtter Kommissionen teknologineutrale tilgang til spørgsmålet. Danske Havnes egen grønne ambition er, at havnene skal være CO₂- neutrale senest i 2030.

Danske Havne støtter ligeledes visionen om en 50% vækst for Short Sea Shipping frem mod 2050. Det er Danske Havnes overbevisning at denne transportform er en klimavenlig og økonomisk fornuftig måde at flytte gods på.

Det er Kommissionens og også Danske Havnes mål, at der skal være mulighed for grøn energitilslutning for skibe i havn. Danske Havnes målsætning er, at der er mulighed for grøn tilslutning for alle skibe, der anløber danske erhvervs-havne i senest 2030.



Det er dog vigtigt for os, at den grønne tilslutningsmulighed ikke skal begrænses til f.eks. landstrøm. De danske erhvervshavne har forskellige størrelser, placeringer og kundegrundlag, der giver forskellige behov. Derfor bør det heller ikke være en målsætning i sig selv, at alle havne skal have landstrømsanlæg.

Udgifter til grøn omstilling, især med ny teknologi som brint og landstrøm er store. Derfor skal den grønne omstilling også hjælpes i gang, ligesom det var tilfældet med vindmøller i sin tid, en erhvervs- og klimasucces som danske havne også spiller en stor rolle i. Havnene bør således både nu og i fremtiden anerkendes for deres rolle som energihubs.

Endelig skal Danske Havne gøre opmærksom på, at de europæiske havne har vist sig essentielle under Corona-krisen for sikringen af kontinuiteten af forsyningskæder. Havnene er modstandsdygtige og agile og hubs, der sikrer sammenhængen med resten af verden. Havnene har således en vigtig rolle at spille som motorer for vækst og genopretning i årene fremover. Det er en rolle, som Kommissionen bør anerkende i højere grad i sin strategi.

Danske Maritime

Danske Maritime hilser Europa-Kommissionens nye strategi af 9. december 2020 om bæredygtig og smart mobilitet velkommen, herunder ikke mindst ambitionerne om dels inden 2030 at udvikle det første oceangående nulemissions-skib, dels at sikre en stigning i transporten via indre vandveje og i nærskibsfarten på hhv. 25 pct. i 2030 og 50 pct. i 2050. Strategien indeholder flere vigtige forslag til, hvordan bæredygtigheden inden for den maritime transportsektor i Europa kan øges markant, samtidig med at sektoren indtræder i den digitale tidsalder. Derudover anerkender strategien også en række af de udfordringer, den maritime industri i Danmark og det øvrige Europa for øjeblikket står overfor.

Den europæiske maritime industri besidder stærke kompetencer og knowhow inden for avanceret skibsbygning samt innovative maritime teknologier og løsninger, og industrien anses som strategisk vigtig. På den ene side kan den levere de løsninger og teknologier, der kræves for at skabe en mere bæredygtig og klimavenlig maritim transportsektor i tråd med ambitionen i EU's Grønne Pagt. Og på den anden side kan industrien tilfredsstille behovet for en digital omstilling af skibsfarten.

Både den danske og den øvrige europæiske maritime industri er imidlertid hårdt ramt af COVID-19 krisen på grund af nedlukninger, rejserestriktioner, tab af ordrer og en historisk nedgang i skibsbygningsaktiviteten, og der er derfor behov for at iværksætte tiltag både nationalt og i EU, der kan skabe omsætning og vækst inden for industrien og dermed sikre fastholdelse af op imod 1. mio. vigtige maritime arbejdspladser i Europa.

Strategien for bæredygtig og smart mobilitet henviser bl.a. til den vigtige rolle, industrien har fået tildelt i det nye EU-forskningsprogram Horisont Europa i form af partnerskabet om nulemission inden for maritim transport. Derudover omtaler strategien den maritime transportsektors inddragelse i EU's kvotehandelssystem. Det er i den forbindelse vigtigt, at provenuet fra salget af kvoterne øremærkes til F&U-aktiviteter i teknologier og løsninger, der kan nedbringe den maritime transportsektors CO₂-emissioner yderligere. Derudover anerkendes behovet for midlertidige støtteprogrammer, der sigter på en modernisering af den europæiske flåde af skibe i lyset af COVID-19 krisen. Et stort antal af de skibe, der ejes eller opereres fra Europa, bør opgraderes med nye og mere tidsvarende teknologier og løsninger eller helt udskiftes med nye skibe for derved at sænke flådens miljø- og klimapåvirkning og samtidig sikre den digitale omstilling. Strategien anerkender derudover den væsentlige rolle industriens eksport af miljø- og klimavenlige teknologier og løsninger globalt har for EU's økonomi, og at netop en styrkelse af kompetencerne inden for såvel maritim digitalisering som grønne og klimavenlige maritime teknologier og løsninger er afgørende for at fastholde industriens globale førerposition.

En omlægning af den europæiske maritime transportsektor i mere klimavenlig retning og øget digitalisering inden for sektoren kræver massive private og offentlige investeringer. Hvis ambitionerne i Europa-Kommissionens strategi om bæredygtig og smart mobilitet skal indfris, er det ikke mindst vigtigt, at der under EU's nye flerårige finansielle ramme og EU's genopretningsplan afsættes tilstrækkelige midler, der gør gennemførelsen af forslagene i strategien mulige. Derudover er det vigtigt at sikre, at EU's statsstøttere regler og regler for offentlige indkøb understøtter såvel teknologiudvikling som opgradering af den europæiske flåde. Udviklingen af et CO₂-neutralt skib vil med fordel kunne ske inden for rammerne af et IPCEI-projekt.

Danske Rederier

Danske Rederier hilser Europa-Kommissionens Strategi for bæredygtig og smart mobilitet velkommen og takker for muligheden for at bidrage med høringssvar til brug for regeringens grund- og nærhedsnotat.

Strategien ligger blandt andet i klar forlængelse af Europa-Kommissionens grønne pagt, som Danske Rederier har hilst velkommen og taget godt imod. Danske Rederier har selv en målsætning om at være klimaneutral i 2050, uden brug af klimakompensation, samt en målsætning om at have det første oceangående nul-emissionsskib i kommerciel drift i 2030.

Nedenfor er udvalgt dele i strategien, der står mest central for skibsfarten og for Danske Rederier.



Omlægning af en betydelig mængde gods til indre vandveje og nærskibsfart

Som et led i den grønne pagt og i øget bæredygtig transport ligger et skift af aktiviteten mod mere bæredygtige transportformer herunder et skift af gods til indre vandveje og nærskibsfart. Fordelen ved at få mere fragt fra veje på land over på søvejen er, at en tilsvarende mængde varer kan fragtes en tilsvarende afstand, men med en mindre mængde udledt CO₂. Danske Rederier ser et stort potentiale i denne omstilling.

EU fortsatte tætte samarbejde med internationale organisationer som International Maritime Organisation (IMO)

Danske Rederier støtter EU's fortsatte fokus på og aktive rolle i internationalt samarbejde. Skibsfart fungerer på tværs af landegrænser og mellem verdensdele. Det er derfor helt afgørende, at der tør satses på internationale løsninger, og der er fokus på at opnå resultater på globalt plan.

Danske Rederier støtter ligeledes, at EU i IMO vil skubbe på for at fremme markedsbaserede instrumenter på mellemlang sigt for at implementere strategien for reducere af drivhusgasser.

Intensivere udrulning af vedvarende brændstoffer med lavt kulstofindhold

Forskning og udviklingen af nul-karbon brændsel til skibe er helt centralt for skibsfarten for at nå målsætningen om at være klimaneutrale i 2050, uden brug af klimakompensation. Skibsfarten kan reducere sig et stykke af vejen, men vil ikke kunne nå i mål med omstillingen uden nye brændstoffer. Der er ikke en løsning, som passer til alle, og hvor elektricitet og batterier er en løsning over kortere afstande er det andre løsninger, der skal til for skibe, der opererer over store afstande. Danske Rederier støtter derfor Europa-Kommissionens fokus på forskning og udvikling af nye brændstoffer.

Oceangående nul-emissions skib vil være markedsklar inden 2030

Danske Rederier støtter Europa-Kommissionens ambition om at have nul-emissions skibe klar på markedet inden 2030. Dette er identisk med Danske Rederiers egen målsætning om at have det første oceangående nul-emissions-skib i kommerciel drift inden 2030. Den store udfordring ligger ikke i at have nul-emissionsskib til mindre skibe, på mindre ture og i fast rute. Det ses allerede flere steder i dag. Men at få udviklet skibe, der sejler over store afstande, og som ikke fast sejler mellem de samme to havne. Danske Rederier støtter derfor Europa-Kommissionens ambition og arbejdet med at nå i mål inden 2030.

Forslag om udvidelse af EU ETS til den maritime sektor

Danske Rederier er i udgangspunktet skeptisk over for udvidelsen af EU's kvotehandelssystem (EU ETS) til den maritime sektor. Samtidig noterer Danske Rederier sig den politiske vilje til at inkludere den maritime sektor i EU ETS og ønsker derfor at bidrage konstruktivt til at sikre den bedst mulige løsning.

Revidering af Energibeskatningsdirektivet

Danske Rederier har noteret sig Europa-Kommissionens fokus og ønske om at pålægge afgift på fossilt brændstof til brug for den maritime sektor. Det er vigtigt, at en ændring af energibeskatningsdirektivet giver reelle reduktioner. Beskatning leder ikke i sig selv til CO₂-neutral skibsfart. Den største udfordring er, at det i dag alene er bio-brændstof og batterier, der eksisterer som et reelt alternativ til fossilt brændstof. Mængden af biobrændstof er dog begrænset samtidig med at brug af batterier alene er en mulighed for mindre skiber over kortere afstand. Nye brændstoffer er i dag ikke tilgængelige som reelt alternativ, hvorfor beskatningen ikke vil ændre ved udledningerne. Samtidig vil skibe søge at påfylde nyt brændsel udenfor EU. En løsning vil i stedet være en international afgift på brændstof, der går til en fond med formålet at udvikle nye bæredygtige brændstoffer.

De Danske Bilimportører

De Danske Bilimportører har ingen særlige bemærkninger til Kommissionens forslag til strategi for bæredygtig og smart mobilitet eller til regeringens grund- og nærhedsnotat hertil. Vi bakker generelt op om bestræbelserne på at sikre en bæredygtig udvikling for den europæiske transportsektor og for udviklingen af forskellige former for "smart mobilitet".

Vi henviser i denne forbindelse til de synspunkter og analyser, der allerede er offentliggjort af ACEA (The European Automobile Manufacturers' Association) som vore medlemmer er en del af, og som De Danske Bilimportører er tilknyttet som associeret medlem.

Vi og ACEA peger i relation til det aktuelle forslag fra Kommissionen og målsætningerne i European Green Deal på, at ansvaret for en bæredygtig udvikling af transportsektoren ikke alene påhviler den europæiske bilindustri. Det er et fælles samfundsmæssigt ansvar.

Set i det lys henviser vi især til behovet for udvikling af infrastruktur til grøn transport – herunder især udviklingen af ladeinfrastruktur og infrastruktur til alternative drivmidler og desuden digital infrastruktur til understøttelse af smart mobilitet. Dette kræver massive private og offentlige investeringer i hele EU inden for en kort årrække.



ACEA peger i den forbindelse på nødvendigheden af, at der på EU-plan skubbes aktivt på denne udvikling gennem kritisk revidering af EU's direktiv for infrastruktur til alternative drivmidler (AFID).

Som input til regeringens grund- og nærhedsnotet vil vi derfor henvise særligt til ACEA's 2020 fremskridtsrapport "*Making the Transition to Zero-Emission Mobility*" som findes her:

<https://www.acea.be/publications/article/making-the-transition-to-zero-emission-mobility-2020-progress-report>

Vi henviser endvidere til ACEA's pressemeddelelse den 10. december 2020 som reaktion på Kommissionens forslag:

<https://www.acea.be/press-releases/article/zero-emission-vehicles-european-commission-ambitions-far-removed-from-today>

Drivkraft Danmark

Generelle kommentarer

Drivkraft Danmark bakker op om de overordnede målsætninger i "Byrdefordelingsaftalen", den Europæiske Grønne pagt og Strategien for smart og bæredygtig mobilitet.

Det er afgørende for at nå de langsigtede klimamålsætninger på EU-niveau og Paris aftalen, at rammerne for EU's lovgivning løbende tilpasses, så den understøtter målsætningerne.

Det vil give markedet og de aktører, der i sidste ende skal levere på målsætningerne, stabile rammer og langsigtede horisonter for at investere i og optimere produktionen med mere.

Det er derfor afgørende, at disse rammere understøtter markedet og ikke på forhånd har udvalgt særlige teknologier og produkter som vindere.

Vi hilser derfor de foreslåede revisioner af kvotahandelssystemet og CO₂-kravene til lette køretøjer velkomment.

Vi kan også støtte de overordnede målsætninger om smart og bæredygtig mobilitet. Vi finder det dog uheldigt, at der i strategien på forhånd er sat et fast mål på for eksempel antallet af nul-emissionsbiler – hvis der fortsat tages udgangspunkt i, at en bil med forbrændingsmotor der kører på 100 % ikke-fossilt base-rede kulbrintebrændstoffer ikke regnes som en nul-emissions bil.

Det er samtidig vigtigt, at strategien i forhold til udrulning af ladeinfrastruktur fortsat tager udgangspunkt i AFI direktivets krav om fri og lige adgang til opladningen og ikke diskriminerende betalingsløsninger for brugerne. I den forbindelse kan der med fordel skeles til for eksempel Klimarådets anbefalinger, som vi ser som universel for hele det europæiske marked for brændstoffer og kommende kommerciel opladning (Klimarådets faktaark om transport, marts 2020):

Klimarådet anbefaler, at der laves en strategi med tiltag, der sikrer et konkurrencepræget og gennemsigtigt marked for opladning, som der i dag eksisterer inden for fx benzin og diesel.

Revision af ETS - Byrdefordelingsaftalen

En revision og konsekvensanalyse (Impact Assessment) af ETS er fremhævet af Kommissionen som et væsentligt redskab til at nå de overordnede målsætninger i Byrdefordelingsaftalen og til omkostningseffektivt at nå 2050 målsætningerne fra den Grønne Pagt og EU's mål om klimaneutralitet i 2050.

Vi er helt enige i denne vurdering og støtter op om gennemførelsen af de foreslåede konsekvensanalyser.

Kommissionen foreslår blandt andet, at muligheden for at udvide ETS til at omfatte en eller flere af de sektorer, der i dag ikke er omfattet af ETS. Specielt fremhæves inkludering af transport og internationale flyvninger i ETS som en mulighed.

Overordnet er ETS et vigtigt redskab til at sikre omkostningseffektive CO₂-reduktioner. En udvidelse af ETS til også at omfatte for eksempel transport kan derfor umiddelbart virke nærliggende og vil sikre en ensartet prissætning på reduktion af CO₂- på tværs af sektorer. Men det forudsætter, at allerede eksisterende sektorspecifikke CO₂-mål, VE-mål og tilsvarende regulering som for eksempel CO₂-krav til lette og tunge køretøjer ophører. Ellers vil der være tale om dobbeltregulering i strid med principperne bag ETS.

En udvidelse af ETS til andre sektorer vil derudover skulle ske inden for rammerne af den nuværende Markeds Stabilitets Reserve (MSR), så der fortsat sker en indskrænkning i mængden af tilgængelige CO₂-kvoter i overensstemmelse med de øgede ambitioner fra Den Grønne Pagt og Byrdefordelingsaftalen. Det vil ikke skabe de nødvendige signaler og incitamenter til markedet, hvis antallet af kvoter i ETS blev udvidet samtidig med, at nye sektorer blev inkluderet.

Vi støtter i den forbindelse Kommissionens fokus på, at revisionen af ETS fortsat skal ske i respekt for risikoen for Carbon Leakage. I den forbindelse er det

vigtigt at påpege, at for eksempel de to danske raffinaderier hører til blandt de mest energieffektive raffinaderier i Europa.

Revision af CO₂-krav til lette køretøjer

Der er ingen tvivl om, at de eksisterende CO₂-krav til personbiler frem mod 2021 og opstramningen videre frem mod 2030, ikke mindst efter de nye opgørelser under mere realistiske kørselsforhold, har betydet en markant reduktion i det enkelte køretøjs CO₂-udledning. Nye stramninger i CO₂-kravene vil uden tvivl sikre yderligere reduktioner i CO₂-udledningen fra det enkelte køretøj.

Vi finder det dog meget uhensigtsmæssigt, at nye stramninger i praksis kun vil kunne nås ved såkaldte nul-emissions biler (el-biler eller brint-biler). Det er i den forbindelse uhensigtsmæssigt, at ikke fossilt baserede VE-kulbrinte brændstoffer tæller som fossilt CO₂ ved opgørelsen af emissionen. Det betyder i praksis, at bilfabrikkerne ikke har noget incitament til at udvikle yderligere på forbrændingsmotorerne, så de kan køre på højere iblanding af VE-brændstoffer og i sidste ende 100 % VE. Det lægger også hindringer i vejen for udbredelsen af for eksempel PtX-brændstoffer.

Vi støtter derfor op om Regeringens og partierne bag "Aftale om grøn omstilling af vejtransporten" ønske om,

at sikre CO₂-reduktioner fra fossile biler i perioden frem mod en udfasning af fossile biler ved en langsigtet regulering af VE-brændstof, som understøtter anvendelsen af bæredygtige brændstoffer.

Det kan dog blive vanskeligt at indfri den ambition, hvis der er begrænsninger på anvendelsen af VE-brændstofferne i de biler, som bilfabrikkerne producerer nu og i fremtiden. Vi foreslår derfor, at det som led i en revision af CO₂-kravene for lette køretøjer gøres attraktivt for bilproducenterne at udvikle motorer, der kan køre på højere blandinger af VE-brændstoffer.

DTL

DTL hilser Europa-Kommissionens mobilitetsstrategi for de næste ti års transportpolitikker i Europa velkommen, en strategi som siger, at "den mest alvorlige udfordring, som transportsektoren står over for, er at reducere dens emissioner markant og blive mere bæredygtig". Men det sker vil tage tid, og en høj grad af pragmatisme er nødvendig, ligesom alle interessenter skal involveres. Den sociale dimension af den grønne overgang skal også tages i betragtning.

Som meddelt i kommissionspapiret skal "bæredygtige, vedvarende brændstoffer og kulstoffattige brændstoffer indsættes i stor skala og uden forsinkelse". Men indtil videre er anvendelsen af bæredygtige brændstoffer i Europa meget

beskeden. Faktisk er det i dag ikke forretningsmæssig rentabelt for en transportør at investere i grønne alternativer, såsom elektriske eller brintdrevne lastbiler. Elektrificeringen af tunge køretøjer er kun på et meget tidligt stadium, og derfor bør betydningen af de kulstoffattige brændstoffer anerkendes såsom biomethan (biogas), andre bæredygtige biobrændstoffer og Power-to-X. Desuden savnes i vognmandserhvervet oplysninger om energialternativer, og der er brug for mere nøjagtig rådgivning og sikkerhed for, at den tilknyttede infrastruktur medfølger.

Som det har været tilfældet de seneste 20 år finder vi atter en gang i kommissionsmeddelelsen den bedagede anbefaling om skifte fra dagens vejgodstransport til jernbane og indre vandveje. Dette anerkender åbenlyst ikke den afgørende rolle, som kommerciel vejtransport spiller ved levering af varer i Europa. Ikke mindst under covid-19-pandemien. Vi opfordrer derfor lovgiverne til at holde fokus på "multimodalt samarbejde".

Med hensyn til "smart mobilitet" anbefaler vi en afklaring af dataovervågningen, da nogle data i godstransport er meget følsomme. Når det er sagt, så vil digitaliseringens sigte på at lette og styrke kontrollen bidrage til en bedre håndhævelse af social lovgivning inden for transport. Dette sidste punkt er fortsat af central betydning for det danske vognmandserhverv, når det kommer til at forsvare den fair konkurrence i vognmandserhvervet og arbejdsvilkårene for chauffører.

ITD

ITD kvitterer for den fremsendte høring om Kommissionens strategi for bæredygtig og smart mobilitet, som foreningen har nedenstående bemærkninger til.

Generelle bemærkninger

ITD er enig i, at en af de største udfordringer for transportsektoren er at reducere dens emissioner markant og blive mere bæredygtig, især med henvisning til de nationale og europæiske reduktionsmålsætninger frem til 2030. Derfor hilser ITD strategien for bæredygtig og smart mobilitet velkommen. ITD skal indledningsvis understrege, at nærværende strategi er omfattende og indeholder en lang række positive tiltag med supplerende virkning til gavn for klimaet. Omvendt finder ITD det ensidige fokusering på overflytning af gods fra vej til bane og vandveje problematisk samtidig med, at strategien kun i et begrænset omfang indeholder løsningsforslag til en mere bæredygtig mobilitet for den tunge vejgodstransport. Dette er paradoksalt taget i betragtning af erhvervets betydning og andel af de samlede godsmængder.

Specifikke bemærkninger

Sustainable mobility – An irreversible shift to zero-emission mobility

Flagship 1 – Boosting the uptake of zero-emission vehicles, renewable and low-carbon fuels and related infrastructure

Det er ITD's overbevisning, at fremtidens lastbil på den lange bane drives af et alternativ til forbrændingsmotoren. ITD ser elmotoren som et oplagt valg i fremtiden, hvis man vel at mærke formår at løse udfordringen med energibæren på en bæredygtig måde. Den for tiden mest udbredte løsning i det lettere segment – batterierne – kan med nutidens teknologi ikke levere den nødvendige mængde energi til at drive en tung lastbil uden at gøre væsentlige indhug i lastbilernes rækkevidde eller lasteevne. Tilsvarende er fremstillingen og ikke mindst bortskaffelsen eller genanvendelsen af gamle batterier forbundet med en lang række udfordringer i relation til både klima og miljø.

Set fra vores bord er det dog ikke et spørgsmål om, hvorvidt omstilling til elmotoren kommer til at finde sted, men i stedet hastigheden heraf. Derfor er ITD enig i målet om, at alle nye køretøjer skal baseres på nulemissionsteknologi i 2050. Dette er umiddelbart opnåeligt taget udmeldingerne vedrørende nulemissionsdrivlinjer fra OEM'erne i betragtning. I forhold til antallet af nulemissionslastbiler i 2030 vil ITD gerne gøre opmærksom på, at merprisen for eksempelvis batterilastbiler er ganske betydelig, og at teknologien kræver yderligere modning. Derfor er det nødvendigt med styrkede incitamentsstrukturer, som eksempelvis fremført under punkt 15 samt efterspørgslen efter nulemissionsløsninger fra transportkøber, herunder Clean Vehicle Directive. Dette gør sig i øvrigt også gældende nationalt, hvor overgangen fra diesel til bæredygtige alternativer kræver at virksomhederne understøttes i at foretage de nødvendige investeringer.

ITD er derudover enig i, at vægt- og dimensionsdirektivet er et vigtigt element i bestræbelserne på at fremme nulemissionsteknologierne. Det er ITD's opfattelse, at direktivet udelukkende behandles i relation til nulemissionskøretøjer, hvilket den fremførte kritik under "flagship 2" skal ses i lyset af.

ITD skal dog understrege, at mens man arbejder på den langsigtede løsning, bør der i de næste år også være fokus på, hvilken rolle forbrændingsmotoren kan have i den grønne omstilling af sektoren på den korte bane, da denne teknologi fortsat må forventes at være den bærende frem mod 2030. ITD er derfor umiddelbart positiv over udsigten til indførelsen af Euronorm VII, da det vil mindske udledningen af miljø- og sundhedsskadelige emissioner fra lastbilerne yderligere. ITD henviser til de meget positive resultater, der allerede er opnået siden indførelsen af Euronorm I. En nærmere teknisk vurdering af initiativet vil først være mulig ved fremlæggelsen af et konkret forslag.

Derudover er ITD enig i de resterende forslag om sikkerhedsstandarder, dækforhold, infrastruktur til alternative drivmidler etc. I forhold til sidstnævnte skal det bemærkes, at offentligt tilgængelig tanknings- og ladefaciliteter er et vigtigt element i omstillingen, men at dette højst sandsynlig vil være et supplement til faciliteter på virksomhedernes egen matrikel, hvor samspillet og forholdet mellem disse skal undersøges nærmere i en national kontekst.

Flagship 2 – Creating zero-emission airports and ports

Ingen yderligere bemærkninger.

Flagship 3 – Making interurban and urban mobility more sustainable and healthy

Vejgodstransporten er en helt central del af den nuværende og fremtidige levering af gods og varer i byerne samt byggematerialer til vedligeholdelse og udbygning af byrummet, hvorfor fraværet af tiltag stilet mod vores del af sektoren er påfaldende. Dette særligt taget i betragtning af, at over 70 procent af den europæiske befolkning er bosat i byerne, og den indflydelse det har på godsstrømmene. Hvis samtlige tiltag havde en mere overordnet karakter med indvirkning på tværs af transportformerne, var dette forståeligt, men det er desværre ikke tilfældet.

ITD finder det positivt, at Kommissionen agter at spille en større rolle end tidligere for så vidt angår lav- og nulemissionszoner i de europæiske byer, hvilket forhåbentligt vil føre til mindre fragmentering af registrering- og mærkningsordninger samt fremsatte miljøkrav. ITD har gentagende gange påpeget nødvendigheden af mere ensartethed på dette område.

Flagship 4 – Greening freight transport

ITD finder det positivt, at Kommissionen fremlægger en køreplan for, hvordan de enkelte transportformer kan understøtte hinanden mest muligt i forsøget på at nedbringe CO₂-udledningen fra godstransporten. ITD er dog langt fra enig i præmissen om, at grønnere godstransport udelukkende er et spørgsmål om at få flyttet så meget gods fra vejene over på bane og vandvejene, hvilket synes at være tilfældet med den fremlagte strategi.

Det er i vores optik et uhensigtsmæssigt og et alt for snævert fokus, der desværre overser en lang række andre klimatiltag for et erhverv med en ganske betragtelig andel af de samlede godsmængder. ITD er derfor dybt uforstående over for, at bæredygtige tiltag for vores erhverv ikke eksplicit fremgår af hverken strategien eller oversigten over foreslåede tiltag. En stadig grønnere godstransport omhandler ikke kun overflytning af gods, men også hvordan den tunge vejgodstransport optimeres til gavn for både klimaet og virksomhedernes konkurrenceevne.

Som beskrevet i tidligere høringer i regi af EU-specialudvalget anser ITD vægt- og dimensionsbestemmelserne som et helt centralt værktøj til at optimere transport- og logistikbranchen, og derved også reducere erhvervets udledning. Det har været en helt afgørende faktor for, at transportvirksomhederne herhjemme er lykkedes med at holde CO₂-udledningen på et relativt stabilt niveau siden 1990 samtidig med et stødt stigende transportbehov.

Som eksempel har Danmark haft meget succesfulde forsøg med anvendelsen af modulvogntog, der øger effektiviteten i branchen, så vi i dag sammenlignet med tidligere anvender et lavere antal lastbiler til at transportere den samme mængde gods og derved mindsker CO₂-udledningen. EU-reglerne på området er imidlertid skruet sådan sammen, at det er op til medlemslandene bilateralt at indgå aftaler om den grænseoverskridende kørsel med modulvogntog. EU-reglerne bør ændres hurtigst muligt, så det på EU-plan bliver tilladt at køre grænseoverskridende mellem medlemsstater, der tillader modulvogntog. ITD opfordrer kraftigt til, at Danmark gør sin indflydelse gældende på dette felt (ud over tiltag for nulemissionskøretøjer) – til gavn for en mere effektiv europæisk transport- og logistikbranche.

Der har i mange år været et udpræget fokus på, hvordan man flytter godstransporten væk fra vejene, så man derved sikrer, at transport af gods foregår på en mere bæredygtig måde. Effekten af de massive investeringer, der er foretaget gennem de seneste 20 år, har imidlertid vist sig at være begrænset. Kommissionen nævner selv, at godsmængderne på jernbane er gået fra 18,3 procent i 2011 til 17,9 procent i 2018. Dette på trods af at jernbanerne har modtaget milliarder i støtte på bekostning af andre transportformer, herunder en signifikant andel af CEF-midlerne.

I den forbindelse er det særligt problematisk, at der opstilles et decideret måltal for omfordelingen i 2030 og 2050 af gods til dét, som Kommissionen kalder mere bæredygtige transportformer. Først og fremmest er det anvendte drivmiddel determinerende for bæredygtighedskriteriet og ikke selve transportformen. ITD gør opmærksom på, at der er en række naturlige barrierer for overflytning af godstransport til jernbane og vandveje. Det omhandler blandt andet manglende fleksibilitet, godstypen, transportens distance og hyppigheden heraf samt det enkelte medlemslands geografi. Igen er det påfaldende, at der ikke er nedsat måltal for den tunge vejgodstransport.

Jernbanetransport og vandvejene er en del af løsningen på klimaudfordringen, men kan ikke stå alene. Også i fremtiden vil vejgodstransporten spille en helt afgørende rolle i distribution af gods på tværs af EU, hvorfor der er behov for et nyt og bredere fokus. Frem for et ensidigt fokus på overflytning af gods fra vej til bane bør der i stedet fokuseres på, hvordan de forskellige transportformer kan understøtte hinanden mest muligt og sikre, at det samlede transportsystem bliver mere effektivt og bæredygtigt. De enkelte transportformer skal bruges dér, hvor de skaber størst værdi fremfor at konkurrere med hinanden.

Derfor finder ITD det glædeligt, at man agter at styrke samarbejdet på tværs af grænseskel og mellem aktørerne med udgangspunkt i digitaliserede processer for andre transportformer. Dog vil ITD gerne advare mod at fortage investeringer i øget kapacitet, såfremt at godstrømme ikke tillader det ud fra tidligere erfaringer med fejlslagende investeringer med EU-midler.

ITD er derudover enig i, at internethandlen har ændret forbrugermønstrene radikalt og at en optimering af transport- og logistikkæden er afgørende for at reducere mængden af tomkørsler og uhensigtsmæssige transporter. I en national kontekst er det vigtigt at få klarlagt internethandlens betydning for branchens udledningen, hvorfor ITD tidligere anbefalet, at der afsættes forskningsmidler hertil. I forlængelse heraf opfordrer vi til, at dette ligeledes undersøges nærmere på europæisk plan.

Endeligt noterer ITD sig Kommissionens ønske om et revideret forslag til kombineret transport. For ITD er det afgørende, at et ændret direktiv vedrørende anvendelse af kombinerede godstransporter gør det attraktivt og nemt for transportvirksomheder at benytte den transportform, der i det enkelte tilfælde giver mest mening, og som samtidig iagttager målene om den grønne omstilling. Et revideret direktiv om kombinerede transporter bør endvidere sikre en endnu højere grad af mulighed for effektivt samspil mellem transportformerne.

Flagship 5 – Pricing carbon and providing better incentives for users

ITD anser forurenere-betaler-princippet som et vigtigt instrument i den grønne omstilling af transportsektoren under forudsætning af, at dette anvendes smart og under behørig hensyntagen til virksomhedernes konkurrencesituation. I den forbindelse vil Kommissionen fremlægge et omfattende sæt foranstaltninger til at levere fair og effektiv prisfastsættelse på tværs af alle transportformer, herunder ETS, energibeskatningsdirektivet, tanknings- og ladeinfrastruktur etc.

ITD noterer sig, at Kommissionen overvejer at udvide anvendelsesområdet for ETS til også at gælde transportsektoren, herunder vejgodstransporten. Med forbehold for den konkrete model så er ITD umiddelbart ikke overbevist om hensigtsmæssigheden af dette, da en lang række andre værktøjer i så fald overflødiggøres. ITD antager, at energien til transportsektoren indgår som led i den påtænkte model via Energibeskatningsdirektivet, hvilket også er fremlagt under revisionen af forordningen om bindende årlige reduktioner af drivhusgasser fra medlemsstaterne fra 2021 til 2030. Til denne del skal ITD gøre opmærksom på, at der helt overordnet både er fordele og ulemper ved at lade energi til transportsektoren omfatte af ETS-ordningen, men at foreningen for nuværende ikke har yderligere bemærkninger til Kommissionens overvejelser. ITD opfordrer dog til, at myndighederne i den fremadrettede proces går i yderligere dialog med branchen vedrørende spørgsmål omkring ETS.

I forlængelse af revisionen af Energibeskatningsdirektivet vurderer ITD, at en revision af det nuværende direktiv er nødvendigt for at foretage de nødvendige afgiftsændringer for alternative drivmidler på nationalt niveau. Forslaget er centralt for opfyldelsen af de øgede klimaambitioner både europæisk og nationalt, særligt inden for den tunge vejgodstransport. ITD er derfor tilfreds med, at Kommissionen ikke udelukkende forholder sig til subsidiering af fossile brændstoffer, men også hvordan alternative drivmidler i videst mulige omfang bliver mere konkurrencedygtige til gavn for klimaet.

ITD vil gerne derudover gerne tilslutte sig Kommissionens opfordring til EU-parlamentet og Rådet om at vedtage revisionen af Eurovignette-direktivet med vægt på en distancebaseret og CO₂-differentieret kørselsafgift. Derudover ITD vil gerne benytte anledningen til at beklage udfaldet af den fornyeligt indgåede aftale mellem regeringen, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om kilometerbaserede kørselsafgifter, hvor provenuet ikke føres til tilbage til erhvervet for at fremme de grønne investeringer.

Endeligt er det særdeles glædeligt, at Kommissionen har fokus på en ensartet metode for opgørelse af transportens CO₂-udledningen, herunder ved anvendelse af alternative drivmidler. ITD har over en længere periode påpeget nødvendigheden af at tilvejebringe fælles anerkendte standarder af klimadata til deklarering af godstransportens klimabelastning. Det fremgår senest af forningens klimaplan, men ITD har ligeledes været engageret CO₂-rapportering gennem arbejdet i Klimapartnerskabet for Landtransport og Transportens Innovationsnetværk (TINV). Fælles standarder for deklarering er afgørende for, at transport- og logistikvirksomhederne kan påvise resultatet af diverse klimainsatser og for den generelle tillid validiteten til opgørelserne i branchen.

Smart mobility – achieving seamless, safe and efficient connectivity

Flagship 6 – Making connected and automated multimodal mobility a reality

Nye teknologier vil i fremtiden komme til at sætte helt nye standarder for automatisering af godstransporten på tværs af transportformerne. Skal disse muligheder udnyttes effektivt er det dog helt afgørende med en fælles europæisk tilgang og et regulatorisk rammeværk på tværs af alle medlemslande.

På den baggrund hilser ITD Kommissionens overvejelser om etablering af en enhed, der skal understøtte implementering og udvikling af ITS og andre teknologier i medlemslandene velkommen. En sådan enhed vil netop kunne anlægge et bredere perspektiv i forhold til anvendelsesmulighederne for nye teknologier lige som det kan være med til at fremskynde implementeringen i de lande, der ikke er så langt fremme i forhold til digitalisering.

ITD har på nuværende tidspunkt ikke bemærkninger til den konkrete organisering af en sådan ny enhed. Det er dog afgørende at en sådan enhed ikke bliver

tung og bureaukratisk så den frem for at understøtte implementering i stedet bliver en administrativ barriere for medlemslandene.

ITD støtter derudover varmt op om Kommissionens fokus på elektroniske transportdokumenter. I forhold til godstransport er der i øjeblikket stor fokus på implementeringen af eFTI-forordningen, der omhandler elektroniske fragtdokumenter. Det er imidlertid helt afgørende at der også sker en digitalisering af øvrige transportdokumenter, herunder både dokumenter, der knytter sig til føreren (kørekort, kvalifikationsbeviser mv.) samt køretøjsdokumenter (registreringsattest, synsrapporter mv.) ITD vil opfordre regeringen til i øget omfang at engagere sig i dette arbejde. Danmark er langt fremme på digitaliseringsområdet og det er derfor vigtigt at vi også på europæisk plan aktivt bidrager til at fremme den digitale dagsorden.

Flagship 7 – Innovation, data and artificial intelligence for smarter mobility

Også på dette område støtter ITD op om Kommissionens øgede fokus. I den forbindelse skal særligt fremhæves etableringen af en fælles digital infrastruktur som grundlag for udvikling af fremtidens digitale teknologier og forretningsmodeller på transportområdet. Udrulning af 5G-netværk i hele EU bliver en meget afgørende faktor. I den forbindelse skal ITD derfor opfordre til at man sikrer, at der allokeres 5G-frekwens til sektorspecifikke formål – ikke mindst til transportsektoren.

Flagship 8 – reinforcing the single market

Vejgodstransport går på tværs af landegrænser, hvorfor det er helt afgørende med et stærkt indre marked med fælles regulering og ikke mindst en effektiv og ensartet håndhævelse af reglerne i alle medlemslande for at sikre fair og lige konkurrence. Det er derfor positivt, at Kommissionen erkender, at der på dette område har været udfordringer og på den baggrund vil iværksætte initiativer til imødegåelse heraf.

I forhold til Kommissionens overvejelser om at lade EU's investeringsfonde, herunder CEF, bidrage til en styrkelse af det indre marked er ITD positiv. Vi skal dog gentage vores ovenfor anførte bekymring for et for ensidigt fokus på investeringer i baneinfrastruktur. Skal godstransporten effektiviseres således at den kan yde et aktivt bidrag til den grønne omstilling er det afgørende at sikre en styrkelse af hele transportkæden.

Kommissionen nævner specifikt, at man ønsker at reducere antallet af tomkørsler. Her er det vigtigt, at Kommissionen ikke kun fokuserer på det nuværende marked, men indregner ændringer i markedet.

Der vil fx ske ændringer i markedet efter ikrafttrædelsen af Vejpakken. Vejpakken ønsker at ændre på den nuværende markedssituation, hvor lastbiler fra et



medlemsland fx kan køre tomme på tværs af EU for at udføre vejdelen af kombineret transport i andre medlemslande, hvilket er positivt.

På samme måde er det en god udvikling, at Vejpakken ønsker at ændre på, at visse medlemslande har en langt større andel af international transport, end deres samhandel tilsiger. Det er derfor vigtigt, at der ikke kommer et entydigt fokus på den nuværende markedssituation, da man ellers hurtigt vil opleve en tendens til at overvurdere effekter på antallet af tomkørsler, da man ikke tager markedsændringerne som følge af nye regler i betragtning.

Flagship 9 – making mobility fair and just for all

Det er godt, at Kommissionen har fokus på arbejdsvilkårene for ansatte i transportsektoren. Kun ved at sikre fair konkurrence og ordnede forhold på det europæiske transportmarked, vil Kommissionen være i stand til at adressere udfordringer med fx mangel på kvalificeret arbejdskraft.

Kommissionen bør her arbejde på at styrke den sociale dialog med inddragelse af alle arbejdsmarkedets parter for at få iværksat initiativer, der styrker håndhævelsen af regler på tværs af grænserne. På samme måde bør Kommissionen enten inden for de nuværende strukturer eller med nye initiativer sikre en større overvågning af anvendelsen og håndhævelsen af regler i medlemslande, ligesom Kommissionen bør iværksætte initiativer, der forpligter medlemslandene til at samarbejde mere om kontrol og håndhævelse på tværs af grænserne.

Kommissionen nævner, at man vil styrke arbejdet for at sikre flere kvinder i transportsektoren. ITD har i flere år arbejdet aktivt for flere kvinder i transportbranchen under kampagnen ”flere kvinder bag rattet”. ITD støtter derfor aktivt op initiativer, der kan være med til at sikre en bedre kønsfordeling i transportbranchen. I dag er det kun ca. 2 procent af lastbilchauffører i Danmark, der er kvinder.

Flagship 10 – Enhancing transport safety and security

ITD har ingen bemærkninger.

Forbrugerrådet Tænk – Passagerpuls

En grøn omstilling af transportsektoren er helt afgørende for at bekæmpe klimaforandringer og for at nå de CO₂-reduktionsmål, der er sat i både Danmark og EU.

Forbrugerrådet Tænk er generelt positive overfor mange af de målsætninger og initiativer, der foreslås i strategien.



Særligt er vi positive overfor den rolle, som langdistancetog og grænseoverskridende passagertogstrafik og den kollektive transport generelt spiller i strategien. En god og attraktiv kollektiv transport, i kombination med andre transportformer, har en afgørende rolle at spille, hvis vi både skal opnå klimamålene og samtidig begrænse trængsel, miljø- og sundhedsbelastning omkring de større byer. Målsætningen om en fordobling af højhastighedstogtrafikken i 2030 og en tredobling i 2050 er derfor særdeles positiv.

Tal fra Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk viser, at 4 ud af 10 danskere er villige til at skifte flyet eller bilen ud med toget på ferierejser i Europa, hvis der sker forbedringer.² Der er altså et stort potentiale for at opnå de mål, der sættes i strategien – og mere til. Det er derfor vigtigt, at målsætningerne i strategien følges op af reel handling fra både EU og medlemsstaterne, herunder Danmark.

Skab flere internationale togruter både dag og nat

Vi er særdeles positive overfor, at Kommissionen i 2021 vil foreslå en handlingsplan for at øge brugen af langdistancetog og grænseoverskridende passagertogstrafik, som det fremgår af flagskib 3. Det fremgår, at planen vil bygge på bestræbelser fra medlemsstaterne på at gøre nøgleforbindelser mellem byer hurtigere via bedre styret kapacitet, koordinering af køreplaner, puljer til rullende materiel og målrettede infrastrukturforbedringer med henblik på at booste nye togservices, også om natten.

Fra dansk side bør man aktivt understøtte denne handlingsplan ved at fortsætte og udbygge det igangværende arbejde med at styrke forbindelser til udlandet, herunder nattog, med inddragelse af DSB og andre danske og udenlandske jernbanevirksomheder. Der bør desuden investeres i mere materiel og bedre infrastruktur, f.eks. en opgradering af de 12 kilometer jernbane mellem Padborg og Tinglev, der er den eneste enkeltsporede flaskehals på hele ruten fra Messina Strædet i Italien til Stockholm. Kravene til at prioritere internationale ruter og koordinere på tværs af grænser bør ligeledes styrkes i kontrakter og udbud med togselskaber.

Det vil være oplagt, at Danmark i samarbejde med Sverige, Tyskland og eventuelt andre medlemsstater bliver en del af et eller flere af de 15 pilotservices, der foreslås i strategien til at teste forskellige modeller for nye forbindelser og services inden 2023.

Gør det nemmere at købe billet til den internationale togrejse.

Et andet særdeles positivt element i strategien er målet om at gøre det nemmere at bruge og købe billet til rejser på tværs af grænser samt de initiativer,

² <https://passagerpuls.tenk.dk/bliv-klogere/undersogelse-danskerne-kollektiv-transport-og-groen-omstilling>

der nævnes under både flagskib 3 og 6. Tal fra Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk viser, at hver syvende blandt de danskere, der gerne vil bruge toget mere i stedet for fly og bil på europæiske ferierejser, peger på, at nemmere bookingsystemer kunne få dem til at gøre det.

I forbindelse med de lovgivningsmæssige ændringer, som Kommissionen foreslår, bør det blive obligatorisk at dele såvel statiske som dynamiske data for togoperatører, både når det gælder køreplaner, priser og billetter. På samme måde skal billetter gøres tilgængelige til salg for tredjepart i et åbent dataformat. Både Forbrugerrådet Tænk og BEUC har tidligere foreslået, at dette blandt andet kan ske ved at revidere den delegerede forordning 1926/2017 om multimodale rejseinformationstjenester, som Kommissionen også peger på i strategien.

Det er også positivt, at Kommissionen også har fokus på at styrke de lovgivningsmæssige rammer for at udvikle multimodale billet- og mobilitetsservices. Det er vigtigt, at der i dette arbejde er fokus på høj forbrugerbeskyttelse, herunder at forbrugerne har samme passagerrettigheder og klageadgang, uanset om de køber en billet direkte hos en transportvirksomhed eller hos en tredjepart.

Et vigtigt element i at gøre det nemt at købe billet til internationale togrejser er, at man som passager kan købe én billet fra start til slut på rejsen. Togselskaberne bør derfor forpligtes til at sælge gennemgående billetter til passagerernes samlede rejse på tværs af landegrænser og operatører. Forpligtelsen er oplagt at indføre i forbindelse med den igangværende revision af EU's forordning 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

Styrk passagerernes rettigheder.

Det er positivt, at Kommissionen i strategien har fokus på betydningen af passagerrettigheder, herunder også vigtigheden af rettigheder under en krise som COVID-19 pandemien. Både på nationalt og internationalt niveau bør der være stærkere fokus på at sikre, at passagerer kan få deres penge tilbage i tilfælde af aflysninger og ikke skal nøjes med et tilgodebevis eller vente i månedsvis eller halve år, som mange har oplevet under COVID-19.

Ud over en styrket håndhævelse er det også vigtigt, at passagerrettighederne reelt styrkes for både tog- og buspassagerer. Dette bør fremgå tydeligere i strategien. Den igangværende revision af EU's forordning 1371/2007 om jernbanepassagerers rettigheder og pligter bør styrke adgangen til at få sin rejse på én samlet billet, skabe større beskyttelse ved mistede togforbindelser, øget kompensation og færre nationale undtagelser. I det forslag, der lige nu ser ud til at blive vedtaget, er der dog ikke udsigt til de nødvendige forbedringer; tværtimod er der udsigt til, at der introduceres en bred force majeure-bestemmelse, der gør det sværere for passagererne at få deres rettigheder opfyldt.



EU-kommissionen er i gang med en evaluering af forordning 181/2011 om buspassagerers rettigheder. På baggrund af evalueringen bør forordningen revideres, blandt andet med henblik på at styrke passagerernes rettigheder ved forsinkelser, og på at øge forordningens dækning således, at rejser under 250 km også er dækket af alle bestemmelser.

Det er positivt, at EU-kommissionen lægger op til at undersøge mulighederne for at gå videre med en multimodal ramme for passagerrettigheder. Dette bør føre til reelle forbedringer for passagererne med rettigheder på tværs af transportformerne, der blandt andet sikrer kompensation eller erstatningstransport, hvis en forbindelse på tværs af transportformer mistes på grund af en forsinkelse.

EU's flypassagerforordning skal som bekendt også revideres, og udover ovenstående hovedsynspunkt har vi mange bemærkninger og ønsker i den forbindelse, som vi har redegjort for og vil redegøre for særskilt i anden sammenhæng og gerne uddyber.

Styrk informationen om transportformernes klima- og miljøbelastning.

Det er positivt, at EU-kommissionen lægger op til at gøre CO₂-aftrykket for forskellige transportformer tydeligere for både virksomheder og forbrugere. Vi er i forlængelse heraf positive overfor forslaget om at gøre oplysninger om klima- og miljøbelastning til en passagerrettighed. I denne sammenhæng er det vigtigt at undgå greenwashing, og det er derfor positivt, at EU-kommissionen lægger op til at etablere en europæisk ramme for harmoniserede CO₂-målinger for transport og logistik baseret på globale standarder.

Transporten belaster dog klima, miljø og sundhed på andre måder end ved CO₂-udledninger, både i drift og produktion. CO₂-oplysninger bør derfor kun være et første skridt mod at gøre oplysninger tilgængelige om transportformernes samlede belastninger af både klima og miljø i et livscyklusperspektiv.

Muligheden for at få information om klima- og miljøbelastning bør integreres i multimodale billet- og mobilitetsplatforme, så det bliver muligt at sortere rejseforslag på baggrund af klima- og miljøbelastning.

I forbindelse med oplysninger om klimabelastning, bør der også være fokus på de klimakompenserende projekter, som mange flyselskaber bruger til at markedsføre sig som klimavenlige og CO₂-neutrale. Der er store problemer med mange af disse projekter, når det handler om, hvorvidt projekterne overhovedet har den angivne effekt på klimaet, og der er problemer med udregninger af udledninger. Den form for anprisninger på et fejlagtigt grundlag er med til at svække forbrugeres tillid til mere klimavenlig transport.



Gør det bæredygtige valg mere prismæssigt attraktivt.

Forbrugerrådet Tænk arbejder generelt for, at priserne på produkter og ydelser i højere grad afspejler de omkostninger, de har for samfundet, for eksempel i form af klima-, miljø- og sundhedsbelastning. Derfor er det positivt, at EU-kommissionen i flagskib 5 foreslår en række tiltag for at prissætte CO₂ og skabe bedre incitamenter for brugerne og herved implementere princippet om, at forureneren betaler.

Generelt bør der på transportområdet laves en prisstruktur, der skaber en hensigtsmæssig konkurrencesituation mellem bus, tog, gang, cykling, bil og fly. Det kan ske ved at sænke prisen på bus og tog med fokus på de strækninger og afstande, hvor konkurrencen fra bil og fly er størst. Det bør også overvejes, om prisen på at køre i bil kan reguleres via for eksempel kørselsafgifter, road pricing og lignende, således at bilkørsel bliver billigere i tyndt befolkede egne, hvor der ikke er gode alternativer, men til gengæld dyrere i områder med trængselsproblemer og gode alternativer i form af kollektiv transport.

Ligeledes bør afgiftsstrukturen revideres med henblik på at gøre det mere attraktivt at vælge toget som et alternativ til flyet på længere rejser. Det kan f.eks. være ved at pålægge flyrejser passagerafgifter eller afgifter på flybrændstof. Forbrugerrådet Tænk er i den forbindelse positiv overfor EU-kommissionens forslag om, at støtten til fossile brændstoffer skal udfases, blandt andet med fokus på de afgiftsundtagelser, der findes på luftfartsområdet.

Et eventuelt provenu fra afgifter på flyrejser kan bruges til tiltag, der kan medvirke til, at det bliver billigere at køre i tog, f.eks. sænkning af skinneafgifter og gebyrer for togselskaberne.

Det er vigtigt, at eventuelle prisforhøjelser, afgifter og lignende, er socialt og geografisk afbalancerede, og at der sikres gode, tilgængelige alternativer, hvis adgangen til f.eks. benzin- og dieslbiler gøres dyrere. Det er desuden vigtigt, at det ikke kun bliver forbrugerne, men også virksomhederne, der bærer eventuelle ekstra omkostninger i form af f.eks. afgifter.

Maskinmestrenes forening

Indledningsvis kan vi kun tilslutte os de overordnede ønsker om at reducere transportsektorens udledninger af CO₂ og etablere en mere bæredygtig sektor i forhold til klima.

Det er imidlertid vigtigt, at de ønskede tiltag ikke sker på en sådan måde, at der kommer til at ske en konkurrenceforvridning gennem at pålægge de i EU-hørende virksomheder forhøjede energiafgifter - og andre afgifter - i forbindelse med den ønskede omlægning.



Der kan forventeligt i de kommende år ske en ekstraordinær stor oplægning af store containerskibe og olietankere. I dag sker ophugningen af disse skibe for det meste i lande uden for EU. I Danmark har vi allerede en ekspertise i ophugning af mindre skibe. Med den fornødne prioritering og fokusering vil det være muligt at etablere en decideret industri her i landet for ophugning af handelsflådens meget store skibe.

Som det indikeres i Kommissionens strategi, er det vigtigt at etablere de fornødne synergier mellem de respektive transportformer. Dette kan konkret betyde fokusering på placering af fremtidige terminaler til eksempelvis containertrafik.

For at sikre en opfyldelse af Kommissionens strategi er det vigtigt, at der findes / udvikles såvel digitale som teknologiske løsninger på mange af de nuværende udfordringer. De tekniske uddannelser i Danmark er allerede på et højt niveau. Et øget fokus også på uddannelsessiden i forhold til den grønne omstilling vil kunne være med til at bibeholde den gode position, som Danmark allerede har inden for flere teknologier.

Rådet for Grøn Omstilling

Der er mange gode overordnede mål i kommunikationen. Vi vil nedenfor kommentere de elementer, der virker mest relevante at ændre.

Euro7

Selvom vi snart når frem til at Euro6 faktisk tilnærmelsesvis skal opfyldes i den virkelige verden er der stadig betydelige loopholes i Euro6, og der er brug for skærpede krav – og en mere stringent testprocedure – og altså en Euro7. En Euro7 standard bør være på et niveau, der reelt nedbringer luftforureningen under den samlede kørsel, til et sundhedsmæssigt acceptabelt niveau.

Biobrændstoffer

Kommissionen retter med rette sit fokus på at afkarbonisere fly og skibe. Desværre har Kommissionen primært fokus på biobrændstoffer som alternative brændstoffer. Der er begrænsede mængder bæredygtige biobrændstoffer og på ingen måde nok til at det meningsfuldt kan omstille disse sektorer. Derfor bør der ensidigt fokuseres på forskellige typer elektrofuels (e-kerosen/brint/ammoniak) til disse sektorer.

Den hidtidige brug af biobrændstoffer til transportformål i EU har samlet set været en katastrofe, der bl.a. har forårsaget skovrydning og en betydelig CO₂-udledning i andre dele af verden.

Slutdato for fossile køretøjer

Kommissionen har tidligere meddelt at den vil øge ambitionsniveauet for CO₂-krav til nye biler i 2030, fra en 40% reduktion ift. 2020, til 50%. Der sker en betydelig udvikling på produktion og salg af elbiler her i 2020-21 på grund af den eksisterende regulering. Det er vigtigt, at der i forbindelse med revisionen dels skærper ambitionsniveauet, men samtidig sætter en dato for, hvornår kravet skal være 0 g CO₂/km - altså en slutdato for fossilbiler. Derudover bør det med revisionen sikres, at medlemslande kan udfase fossile biler hurtigere fra ny-salget af biler.

Særligt er der også behov for at skærpe ambitionsniveauet for CO₂-krav til varebiler, der altid er blevet fastsat på et besynderligt lavt niveau. Det har hæmmet udviklingen af nul-emissionskøretøjer og betydet at vi stadig mangler at se en hurtig udvikling på dette område.

Vi skal samtidig understrege, at de eksisterende CO₂-krav til lastbiler for alvor har skabt en hurtig udvikling af el-lastbiler. Med en udmelding fra de europæiske producenter om, at de kun vil sælge nul-emissionslastbiler fra 2040, og med flere producenters forventning om at 10% af salget i 2025 vil være elektrisk, er der grundlag for en markant skærpelse af CO₂-kravene med revisionen i 2022.

Sund & Bælt

Det er glædeligt at se, at Kommissionen i strategien fremhæver Øresundsforbindelsen i forbindelse med TEN-T netværket og understreger vigtigheden af, at forskellige projekter i korridorerne, herunder Femern, gennemføres.

I spørgsmålet om reduktion af CO₂ kunne man måske i højere grad tænke ind, at effektivt vedligehold af infrastrukturen med de rette redskaber kan føre til levetidsforlængelse, ligesom det ses på Storebælt, hvor levetiden nu forventes at være op til 200 år fremfor de oprindelige 100 år.

For så vidt angår initiativ 74 i handlingsplanen, som omhandler vurdering af behovet for regler for inspektion og rapportering infrastrukturens kvalitet på broer og anden "følsom"/"udsat" infrastruktur, er det tydeligt for Sund & Bælt, at der er et behov for at definere og sikre løbende objektive og troværdige tilstandsvurderinger gennem inspektion og analyse af det indsamlede datamateriale for dels at undgå tragiske ulykker og dels at reducere omkostninger og udledningen af CO₂. Sund & Bælt vil meget gerne spille aktivt ind med de erfaringer selskabet har med at overvåge selskabets infrastruktur, herunder Storebæltsbroen, blandt andet gennem digitalisering og AI. Vi afventer på den baggrund yderligere information om initiativerne, herunder initiativ 74 i handlingsplanen fra Kommissionen.

TEKNIQ Arbejdsgiverne

EU-kommissionens strategi om bæredygtig og smart mobilitet, herefter kaldt "strategien" giver TEKNIQ Arbejdsgiverne anledning til følgende bemærkninger.

Strategien berører et vigtigt fokusområde for TEKNIQ Arbejdsgivernes medlemsvirksomheder, og vi indgår derfor gerne i et fortsat samarbejde på området.

TEKNIQ Arbejdsgiverne bemærker, at strategien er en udmøntning af The European Green Deal og sætter rammerne for EU-kommissionens arbejdsprogram og initiativer for 2020-2022. Vi bemærker, at strategien bl.a. omhandler aktiviteter der vedrører revision af Bygningsdirektivet, road pricing og øget elektrificering af transportmidler.

Revision af bygningsdirektiv – elladestandere og fleksibilitet

TEKNIQ Arbejdsgiverne er som udgangspunkt positiv overfor EU-Kommissionens forslag om at fastsætte minimumsstandarde for bygningers bidrag til elbilladeinfrastrukturen.

Det undrer os dog, at strategien ikke nævner intelligente ladestandere. Med sektorintegrationsstrategien fra sommeren 2020 peges der på, at opladning af elbiler er et vigtigt element i sektorkoblingen. Men skal potentialerne for en effektiv sektorintegration mellem transport og energiområdet tilnærmelsesvist kunne indfris, er det afgørende, at der sættes et større fokus på intelligent styring af energiforbrug og opladning af elbiler.

Mere intelligent styring af elforbruget i bl.a. bygningernes ladestandere skal hjælpe os med at mindske energispild og oplade elbilernes batterier når energien er grønnest og billigst. Der er også et stort potentiale i at gøre batterierne i biler og varevogne til integrerede energilagere i elnettet, så de ikke alene tilpasser opladningen efter produktionen af vedvarende energi, men også er i stand til at levere strøm tilbage til elnettet, når strømmen er en knap ressource eller når efterspørgslen efter el overbelaster elnettet. Dermed kan elbilerne blive et effektivt redskab til at udjævne kogespidserne og balancere elnettet.

Fleksibiliteten kræver imidlertid, at der bl.a. investeres i intelligente ladestandere, de såkaldte Vehicle-to-grid (V2G) ladere.¹ Skal udbygningen af ladeinfrastrukturen ske omkostningseffektivt, er det vigtigt, at kommissionen sætter nogle klare pejlemærker, som aktørerne kan bruge til at navigere efter. TEKNIQ Arbejdsgiverne mener derfor, at Danmark bør arbejde for, at strategien medtager etableringen af intelligent ladeinfrastruktur som et vigtigt element i udformningen af minimumsstandarde på området.

Road pricing

Strategien nævner road pricing (road charging) som et blandt flere værktøjer, der skal bidrage til en mere bæredygtig transport. Allerede i dag er der stærke incitamenter til at undgå fx myldretidstrafikken eller vælge brændstoføkonomiske køretøjer. Virksomhederne kan imidlertid være nødsaget til at vælge bestemte køretøjer eller udføre arbejdet på bestemte tidspunkter. Derfor risikerer en indførelse af road pricing at presse virksomheder ud af de omfattede områder til skade for konkurrencen.

TEKNIQ Arbejdsgiverne er enige i, at der er behov for en bred vifte af indsatser for at sikre en effektiv og bæredygtig transport, men mener at det er vigtigt, at de enkelte medlemslande gives mulighed for selv at vælge de mest hensigtsmæssige tiltag ud fra de lokale forhold og behov. TEKNIQ Arbejdsgiverne mener derfor, at eksempler på tiltag i strategien bør formuleres som "could" og ikke "should". Endvidere mener TEKNIQ Arbejdsgiverne, at Danmark, i forbindelse med en evt. implementering af road pricing, bør være opmærksom på at afbøde de negative konsekvenser for de virksomheder, der er afhængige af transport for at kunne løse deres opgaver.

Emissionskrav til biler og varevogne

Det er vigtigt, at krav til erhvervslivets køretøjer kendes i god tid, før de træder i kraft, så virksomhederne har de bedste forudsætninger for at tilpasse sig kravene. I modsat fald risikeres det, at kravene medfører uforudsete udgifter til ombygninger eller til nye biler, ligesom kravene kan reducere brugtvognsprisen for den eksisterende vognpark.

I mange byer i EU-medlemslandene er der etableret miljøzoner, herunder også i en række større danske byer. TEKNIQ Arbejdsgiverne bakker op omkring de hensyn, indførelsen af zoner søger at varetage, men konstaterer også, at indførelsen af miljøzoner giver udfordringer for en række, særligt mindre, erhvervsvirksomheder. Udfordringerne er typisk forbundet med udgifter til indkøb af nye varevogne eller ombygninger af eksisterende køretøjer. Derfor opfordrer TEKNIQ Arbejdsgiverne til, at miljøkrav meldes ud i god tid og formidles direkte til ejerne af køretøjerne. Samtidig bør der indføres tilskudsmuligheder til ombygninger eller skrotningsordninger for køretøjer, som ikke kan ombygges. Endelig mener TEKNIQ Arbejdsgiverne, at kravene til miljøzonerne skal udvikles på EU-niveau, så køretøjer, der overholder dansk lovgivning, også kan anvendes på tilsvarende vis i de andre EU-lande.

Behov for udvikling af nye løsninger

Mens udvalget af elektriske personbiler er kraftigt stigende i disse år, forholder det sig anderledes i forhold til udvalget af lavemissions varebiler og små lastbiler. Selvom der findes enkelte elektriske varebiler på markedet, er det generelle

billede, at varebilerne i dag ikke er i stand til at opfylde behovene hos hovedparten af virksomhederne. Det skyldes primært, at rækkevidden for bilerne ofte ikke svarer til kørselsbehovet. Et problem er dog også, at de store batterier i varevogne, som er nødvendige for at få tilstrækkelig rækkevidde, udløser krav om, at føreren skal have stort kørekort, da batteriets vægt får bilerne op i en tungere vægtklasse. Derfor er der et stort behov for der udvikles tekniske løsninger, som gør at lavemissions varebiler og små lastbiler blive attraktive for virksomhederne

Endelig bør der udvikles løsninger, som gør opladningen af virksomhedernes køretøjer mere fleksibel. I Danmark er det meget almindeligt at medarbejderne i bygge- og anlægssektoren udfører deres arbejde med udgangspunkt i deres hjemadresse, dvs. at de ikke møder på arbejde på virksomhedens adresse, men kører direkte til deres kunder. Dette mindsker behovet for persontransport og sikrer en effektiv udnyttelse af arbejdstiden. I en fremtid, hvor medarbejdernes køretøjer er elektriske, er det imidlertid nødvendigt med rammebetingelser og løsninger, som gør det muligt fx at oplade bilen på medarbejderens hjemmeadresse.

TEKNIQ Arbejdsgiverne mener, at Danmark bør arbejde for, at der udvikles flere løsninger inden for såvel varebiler og små lastbiler som i forhold til opladningsinfrastruktur, der gør det praktisk muligt og attraktivt for virksomhederne at anvende elektriske køretøjer i deres arbejde.

Færger

Skibsfart er nævnt sporadisk i strategien, men TEKNIQ Arbejdsgiverne savner at den forholder sig mere indgående til potentialerne for indførelsen af lavemissionsdrift på området.

I Danmark sejler 52 færger på 42 kystnære ruter, og indenrigsfærgetransporten udgjorde i 2018 1,3% af Danmarks CO-emissioner fra energi. En analyse har vist, at 7 ud af 10 af de kystnære færger i Danmark vil være mere profitable som eldrevne færger, og dermed er der ofte en god businesscase i at udfase de dieseldrevne færger. Færgetrafikken i Danmark er omfattende set med europæiske øjne, men også på europæisk plan rummer området store potentialer, som TEKNIQ Arbejdsgiverne mener, at Danmark bør arbejde for, at strategien bidrager til at indfri.

Den offentlige sektor

Strategien nævner ikke den offentlige sektor, men da den er en stor indkøber, har den offentlige sektor gode muligheder for at være med til at drive udviklingen på området. Derfor foreslår TEKNIQ Arbejdsgiverne, at Danmark skal arbejde for, at strategien indeholder en indsats i forhold til den offentlige sektor

fx at krav om at den offentlige sektor udelukkende indkøber og lejer lavemissionstransportmidler og elladestandere med intelligent styring.

Wind Denmark

Wind Denmark takker for muligheden for at afgive høringssvar til Specialudvalgets høring vedrørende EU Kommissionens Strategi for bæredygtig og smart mobilitet.

Transportsektoren er den eneste sektor i EU, hvor emissionerne har været stødt stigende ifh. til 1990-niveauet og udgår i dag 25% af de samlede drivhusgasudledninger i EU. Trods mere effektive motorer, fremkomst af alternative rene(re) brændstoffer, såvel som nye drivlinjer, vil status qua betyde en stigning på 3% i 2030 og reduktion på kun 25% i 2050.

Wind Denmark finder det derfor positivt, at Kommissionen anerkender behovet for et paradigmeskifte, og byder derfor strategien velkommen, hvis målsætningen om hhv. 21-21% reduktioner i 2030 og 90% i 2050 skal realiseres.

En stramning af emissionskravene er nødvendig hvis der skal køre 30 mio. nulemissionsbiler og 80.000 nulemissionslastbiler i 2030.

I 2019 kørte der ca. 800.000 elbiler og kun en håndfuld nulemissionslastbiler på de Europæiske veje³. Dvs. at der skal sættes et voldsomt skub under antallet af nulemissionskøretøjer indenfor en meget kort tidshorisont. Et vigtigt instrument i den forbindelse er CO₂-emissionsstandarden for hhv. lette- og tunge køretøjer. Trods de nuværende standarder har haft en vis positiv betydning, er det et faktum, at disse nødvendigt skal opjusteres til hhv. min 50% for lette køretøjer og 40% for tunge køretøjer, hvis antallet af nulemissionskøretøjer skal indfris inden for de næste ni år.

Hertil bør Kommissionen hurtigst muligt implementere fit-for-purpose lovgivning, der muliggør at lande som f.eks. Danmark, Sverige, Holland m.fl., har mulighed for selv at beslutte, om og hvornår, der skal indføres et forbud mod salg af fossildrevne køretøjer. Trods et sådan forbud nok tidligst vil være fra 2030, må det forventes, at det signal en sidste salgsdato vil give, gradvist vil få en større og større positiv effekt på salget af nulemissionskøretøjer, da det vil gøre forbrugerne mere tøvende overfor køb af ny benzin- eller dieseldrevet køretøjer.

Acceleration af lade- og tankeinfrastruktur er instrumental

En stor og fortsat barrierer for særligt elbiler, er den såkaldte rækkeviddeangst. En vigtig katalysator er derfor let adgang til offentlige ladestandere. Med 30

³ European Environmental Agency 2020: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/proportion-of-ve-hicle-fleet-meeting-5/assessment>

mio. nulemissionsbiler, hvoraf langt størstedelen må forventes at være BEVs, virker målet om hhv. 1 mio. offentlige ladestandere i 2025 og 3 mio. i 2030, at være al for utilstrækkelig. F.eks. vurderer McKinsey & Company, at der er behov for ca. 9 mio. offentlige ladestandere og €8 mia. i investeringer⁴ for at dække behovet.

For at sikre den nødvendige udbygning, er det derfor vigtigt at der bliver udarbejdet en detaljeret vurdering af behovet i revision af direktiv om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (AFID). Dette skyldes dels at AFID på nuværende tidspunkt anerkender teknologier der anvender fossile brændstoffer som f.eks. naturgas, dels at direktivet kun har haft en marginal effekt grundet det generelle lave ambitionsniveau⁵. Det er derfor vigtigt, at revisionen af AFID ekskluderer brændstoffer der ikke er foreneligt med EU's klimamål og at der stilles bindende nationale mål, herunder krav om konkrete og realistiske implementeringsplaner.

Som det fremgår af Kommissionen ledsagende arbejdsdokument, vil PtX-brændstoffer ekskl. brint udgøre 10-17% af det samlede brændstofmix⁶, som forventeligt vil blive anvendt af lastbiler. Med en stærk dansk værdikæde for produktion af karbonbaseret PtX-brændstoffer⁷ og retrofit af eksisterende forbrændingsmotorer er relativt billigt, bør det være af dansk interesse, at et større fokus på potentialet og udviklingen af tankeinfrastruktur for denne type brændstoffer sker. Særligt de såkaldte blending calls for Ten-E og Ten-T, virker oplagt i den forbindelse.

Muliggør at køretøjer der drives af karbonbaserede PtX-brændstoffer også defineres som nul- og lavemissionskøretøjer

For nuværende er der umiddelbart intet incitament for bil- eller lastbilsfabrikanter til at investere i udvikling af forbrændingsmotorer der kører på karbonbaserede PtX-brændstoffer. Dette skyldes, at nuværende metode for opgørelse af CO₂-udledninger, baserer sig på såkaldte tail-pipe emissioner som ikke skelner mellem om brændstoffets oprindelse er fossil eller VE.

For at give bil- og lastbilsfabrikanter incitament til at udvikle motorer som kan køre på karbonbaserede PtX-brændstoffer, såsom metanol, dme, syntetisk gas etc., kræver det at nuværende metode for tail-pipe emissioner ændres således at der kan skelnes mellem "grøn" og "sort" CO₂. Hvis dette ikke sker, vil denne

⁴ McKinsey & Company 2018: CHARGING AHEAD: ELECTRICVEHICLE INFRASTRUCTURE DEMAND

⁵ Staff Working Document on the assessment of the Member States National Policy Frameworks for the development of the market as regards alternative fuels in the transport sector and the deployment of the relevant infrastructure.

⁶ Jf. Side 251

⁷ F.eks. metanol

type køretøjer fortsat blive klassificeret som et fossilt køretøj, hvormed incitamentet til at udvikle dem bortfalder.

Etabler et teknologineutralt system, der belønner CO₂-reduktioner fremfor det anvendte brændstof i revidering af VE-direktivet

Selvom det burde være selvsagt at der ikke må diskrimineres jf. regler for det indre marked og statsstøttere reglerne, kan det konstateres, at dette desværre ikke altid overholdes. Et godt eksempel er det danske eftermarked for bioticket. Af uransagelige årsager, er det kun biobrændstoffer der har adgang til dette lukrative marked, og selvom det ikke burde være nødvendigt, skal det derfor understreges i VE-direktivet, at sådanne eftermarkeder naturligvis skal inkludere alle typer VE som leveres til brændstofsleverandørerne.

For at stimulere efterspørgslen på brint og andre PtX-brændstoffer, foreslås det i Kommissionens brintstrategi at udvide og opjustere iblandingskravet. Dette vil dog umiddelbart ikke have nogen betydning, da de såkaldte vedvarende flydende eller gasformige transportbrændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, stadig vil byde ind i et "lavprismarked", og dermed ikke er konkurrencedygtige, da de sidestilles med langt billigere 1. generations biobrændstoffer. For at en forhøjelse af iblandingskravet skal have en effekt på prissætningen af brint og andre PtX-brændstoffer, er det nødvendigt at disse sidestilles med avancerede biobrændstoffer, da prissætningen herfor er langt højere.

Hertil skal det dog bemærkes, at man kan sætte spørgsmålstegn ved hvor effektiv iblandingskravet er, da den er funderet på baggrund af brændstoffet og ikke CO₂-reduktionen. Dette forstærkes kun af, at ILUC-effekter ikke medregnes, hvormed CO₂-reduktionen fra de fødevarer baserede biobrændstoffer bliver sat kunstigt højere end den reelle effekt⁸. Hvis iblandingskravet fastholdes, er det derfor nødvendigt, at det bliver obligatorisk at beviselige skadelige palme- og sojabaserede biobrændstoffer ikke kan tælle mod kravet og ILUC-effekten medregnes i CO₂-opgørelsen af produktet.

Wind Denmark vil dog samtidig understrege, at et mere effektivt virkemiddel ville være at anvende brændstofkvalitetsdirektivet CO₂-reduktionskrav – selvfølgelig opjusteret så det er 2030/2050 foreneligt – da det vil premiere den reelle CO₂-reduktion og dermed øge prissætningen af brint og andre PtX-brændstoffer, da denne kan være CO₂-neutral.

Uagtet overstående må det forudsættes, at en stor del af den dansk producerede brint og andre PtX-brændstoffer vil blive forbrugt i andre EU-lande. I den forbindelse er det ligeledes vigtigt, at EUROSTATS metode og regler herfor revideres, så de kan håndtere grænseoverskridende handel. Dette skyldes, at den

⁸ Det danske forbrug af biobrændstoffer førte til 350.000 ton CO₂-udledning sidste år, når ILUC-effekten indregnes.

anvendte elektricitet som udgangspunkt vil være talt i det land hvor det er produceret. Det grønne pristillæg vil derfor bortfalde, da det ikke længere kan tælle med i det importerende lands målopfyldelse, da der ellers så vil være tale om dobbelttælling.

Stram luftkvalitetsstandarderne og gør miljøzoner obligatoriske

Et groft estimat peger på, at de årlige eksternalitetsomkostningerne forårsaget af luftforurening fra vejtransport er ca. 800 mio. kr.⁹ For at fremme udbredelsen af "rene" køretøjer, er det derfor oplagt at stramme grænseværdier for luftforurenede partikler i 2008/50/EF og indføre tiltag der vil understøtte/pålægge etableringen af miljøzoner i større byer.

Biobrændstoffer har for stor rolle i fly- og skibstransporten

Det er meget positivt at Kommissionen stiler efter at gøre nulemissionsskibe og fly markedsmodne fra hhv. 2030 og 2035. I den forbindelse er det dog beklageligt, at størstedelen forventes at være baseret på biobrændstoffer fremfor PtX-brændstoffer som ammoniak eller ekerosen. Dette er meget beklageligt, da det kan føre til forøget forbrug af anvendelse af ubæredygtig biobrændstof og dermed et større pres på verdens skove. Med de store landvindinger der sker både i produktionen af PtX-brændstoffer¹⁰ såvel som udviklingen af alternative forbrændingsmotorer¹¹, bør det sikres, at produktion og anvendelse af disse prioriteres først.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det er forventningen, at strategien vil møde opbakning hos en lang række lande, men der er samtidig nogle lande, for hvem den grønne omstilling ikke har første prioritet, og hvor en genopretning af den hårdt ramte transportsektor kommer i første række.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er generelt positiv indstillet over for Kommissionens strategi om bæredygtig og intelligent mobilitet, som skal sætte rammen for den grønne og digitale omstilling af transportsektoren.

På luftfartsområdet er regeringen enig med Kommissionen i, at der er behov for en styrket indsats for at sikre den grønne omstilling af luftfarten. Det er også

⁹ 3 Multimodal Sustainable Transport: which role for the internalisation of external costs? Preliminary results of the study: "Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities" 2018

¹⁰ F.eks. Verdens første grønne ammoniakfabrik kommer til at ligge i Danmark, Cirkel K køber 50 mio. l. dansk E-metanol.

¹¹ F.eks. Man Energy Solution forventer at have ammoniakmotor klar i 2024



positivt, at Kommissionen ser nærmere på tiltag, der kan øge udbud og efterspørgsmål på grønne flybrændstoffer. Regeringen har peget på, at en ambitiøs revision af energibeskatningsdirektivet er nødvendig for at sikre, at direktivet understøtter den grønne omstilling og udfasningen af fossile drivmidler.

På vejtransportområdet støtter regeringen, at Kommissionen i en kommende revision af direktivet om infrastruktur for alternative drivmidler vil have fokus på at introducere tiltag, der kan sikre fuld interoperabilitet af lade- og tankinfrastruktur for alternative drivmidler samt øvrige ydelser relateret til anvendelse af lade- og tankinfrastruktur, herunder transparente forbrugerpriser samt enkle, transnationale betalingsløsninger. For så vidt angår Kommissionen konkrete bindende mål, vil regeringen tage stilling til disse, når de foreligger.

Regeringen støtter, at strategien indeholder skatte- og afgiftspolitikker, direkte regulering og øvrige incitamenter som sigter mod en mere miljø- eller CO₂-efficiant transportsektor, men det vil dog samtidigt på sigt medvirke til at reducere provenuet fra skatter- og afgifter, der relaterer sig til transportens emissioner.

Regeringen støtter endvidere en genfremsættelse af direktivet om kombineret transport, som i højere grad har et grønt fokus, herunder ved at flytte mere transport fra vej til bane og søfart. Direktivets incitamenter forventes dog primært at være relevant på længere internationale transporter og vil derfor sandsynligvis kun få begrænset betydning på den nationale godskørsel i Danmark.

Herudover støtter regeringen, at der er fastsat mål om antal af udledningsfri biler på de europæiske veje. Dog havde regeringen gerne set, at der var fastsat en dato for udfasning af benzin- og dieselmotorer, samt en mulighed for at medlemslande kan gå forrest og indføre et forbud mod salg af nye benzin- og dieselmotorer.

På jernbaneområdet er regeringen enig i, at jernbanen skal gøres til en mere attraktiv transportform for at fremme omstillingen til en bæredygtig transportsektor, og det i den forbindelse er vigtigt at forbedre jernbanens konkurrenceevne. Regeringen mener dog også, at det er vigtigt, at der ikke etableres for mange nye regler og krav til jernbanen, da det i sig selv kan gøre jernbanetransport for ufleksibelt sammenlignet med andre transportformer.

Regeringen mener endvidere, at det ikke er et mål i sig selv at få flyttet al transport over på bane. Det bør fremmes i det omfang, det giver mening.

På søfartsområdet hilser regeringen generelt Kommissionens initiativer velkomne, da de kan bidrage til en mere grøn og bæredygtig søfart samt bidrage til øget sikkerhed til søs.

På klimaområdet er det generelt vigtigt, at alle EU-tiltag for søfarten sikrer en level playing field. Regeringen lægger vægt på, at tiltagene er flagneutrale, hvil-



ket indebærer, at alle tiltag gælder for alle skibe, uanset hvor i verden de er indregistreret. Regeringen ønsker, at tiltagene tilrettelægges, så de ikke står i vejen for fremtidige internationale løsninger i FN's Søfartsorganisation (IMO).

Derudover støtter regeringen generelt, at man i samarbejde mellem Kommissionen og medlemslandene fremmer og understøtter internationale klimatiltag i IMO, da det er den mest effektive måde at mindske søfartens globale udledninger af drivhusgasser og dermed levere reelle globale reduktioner.

Endelig finder regeringen det vigtigt, at EU-tiltag på søfartsområdet generelt skal belønne og ikke straffe de virksomheder, som går forrest i brug af ny teknologi til at fremme grøn og bæredygtig transport og derigennem skaber incitament til innovation.

For så vidt angår transport i byerne bakker regeringen op om, at Kommissionen har fokus på at fremme grønne og alternative mobilitetsformer. Regeringen støtter initiativer, der har til formål at skabe et større udbud af grønne transportformer og et mere multimodalt transportsystem, der både forbedrer mobiliteten i byer, mindske klima, luft og støjbelastningen samt skaber bedre sammenhæng mellem land og by. Regeringen finder desuden, at selvkørende og automatiserede køretøjer vil kunne understøtte en del af den grønne omstilling, da selvkørende køretøjer har potentiale til at øge effektiviteten.

Regeringen bemærker dog, at Kommissionen ikke forholder sig til problemstilling om øget bilejerskab. Selvom andelen af benzin- og dieslbiler falder, kan effekten risikere at blive udlignet af et generelt øget bilejerskab, som kan forværre bymiljø ved øget støj og trængsel.

I forhold til infrastruktur er det vigtigt for regeringen, at det transeuropæiske transportnet (TEN-T) understøtter det indre marked, mobiliteten, den grønne omstilling, ny teknologi og digitalisering med fokus på ambitiøse og høje standarder for transportinfrastrukturen med henblik på at udvikle grænseoverskridende transport med høj merværdi for EU.

Regeringen bakker op om øget datadeling fx vedrørende billettering og rejseinformation, samt initiativer som gør first- og last mile transport lettere. Regeringen mener, at datadeling kan skabe helt nye muligheder med mere fleksible, sikre, effektive og miljøvenlige transportmuligheder, -vaner og -valg.

Regeringen mener dog, at Kommissionens arbejde med udstilling af data, såsom dynamiske datasæt, bør ske inden for rammerne af den eksisterende EU-regulering, herunder ITS-direktivet og PSI-direktivet.

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Strategien har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.