

## GRUND OG NÆRHEDSNOTAT

31. januar 2022

2022 – 361

### Kommissionens meddelelse om en ny EU-ramme for mobilitet i byerne

KOM(2021) 811

#### 1. Resumé

*Europa-Kommissionen fremsatte den 14. december 2021 sin meddelelse om en ny EU-ramme for mobilitet i byerne, som del af Europa-Kommissionens Effektiv og grøn mobilitetspakke.*

*I sin meddelelse om en ny EU ramme for mobilitet i byerne opstiller Kommissionen i alt ni fokusområder.*

*Kommissionens meddelelse har ikke lovgivningsmæssige, økonomiske eller øvrige konsekvenser.*

*Regeringen bakker op om Kommissionens fokus på at skabe bedre sammenhæng mellem den kollektive transport og øvrige grønne mobilitetsformer, der forbedrer det grønne mobilitetsudbud i byer.*

*Mens regeringen finder flere elementer i Kommissionens meddelelse at være relevante, forholder regeringen sig dog kritisk til Kommissionens opfordring til krav om planer for bæredygtig bytransport, da regeringen mener, at disse tiltag bedst håndteres i medlemsstaterne.*

*En eventuel udpegning af byknudepunkter som del af TEN-T-netværket bør kun ske i de tilfælde, hvor mobilitet i byknudepunkterne skaber EU-merværdi.*

#### 2. Baggrund

Europa-Kommissionens meddelelse af 14. december 2021 om en ny ramme for bytransport i EU har til formål at præsentere Kom-



missionens strategiske prioriteter for overgangen til en sikker, tilgængelig, inkluderende, intelligent, modstandsdygtig og CO<sub>2</sub>-neutral bytransport i EU. Meddelelsen blev præsenteret som del af Kommissionens Effektiv og grønne mobilitetspakke, som også indeholder en meddelelse om fremme af grænseoverskridende passagerjernbanetransport, revision af ITS-direktivet, samt revision af TEN-T-forordningen.

Den oprindelige ramme for bytransport i EU fra 2013 havde til formål at katalysere lokale, nationale og europæiske initiativer til at fremme urban mobilitet. I lyset af bl.a. Covid-19-pandemiens konsekvenser og EU's styrkede klimaambitioner ser Kommissionen nu behov for en revideret strategi med flere og hurtigere initiativer, der særligt skal fokusere på offentlig transport, multimodalitet og aktiv mobilitetsinfrastruktur (blød mobilitet).

I sin meddelelse om Den europæiske grønne aftale<sup>1</sup> fastslår Kommissionen, at udledningerne fra transportsektoren særligt i byerne skal nedbringes for at opnå EU's klimambitioner. Dette udmøntes i Kommissionens Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet<sup>2</sup> (mobilitetsstrategien), som sætter en ambition om mindst 100 bæredygtige byer i 2030.

I mobilitetsstrategiens Flagskib 3 opstiller Kommissionen et mål om, at transportandelen af kollektiv transport, aktiv mobilitet og opkoblet og multimodal mobilitet forøges, for at nedbringe transportsektorens samlede udledninger i byerne. For byknudepunkter på det Trans-Europæiske Transportnetværk (TEN-T), vil Kommissionen sikre, at der indleveres mobilitetsplaner for at fremme bæredygtig bytransport i senest 2030.

### **3. Formål og Indhold**

I sin meddelelse om en ny EU ramme for mobilitet i byerne opstiller Kommissionen i alt ni fokusområder:

#### *1. En styrket tilgang til TEN-T byknudepunkter*

Kommissionen vil gennem forslaget til en revideret TEN-T-forordning øge fokus på integrerede forbindelser mellem landlige, forstads- og byområder, særligt gennem en styrkelse af den offentlige

---

<sup>1</sup> KOM(2019) 640

<sup>2</sup> KOM(2020) 789



transport, samt på interkonnektivitet mellem langdistance- og 'first and last mile' forbindelser for godstransporten. Konkret foreslår Kommissionen, at der i den reviderede TEN-T-forordning skal indgå krav til at byknudepunkter senest i 2025 indfører planer for bæredygtig bytransport (SUMPs), samt i senest 2030 udvikler multimodale passagerhubs og i 2040 etablerer multimodale godsterminaler. Derudover ønsker Kommissionen at gøre det obligatorisk for byknudepunkter, at indsamle og dele mobilitetsdata om som minimum CO<sub>2</sub>-udledning, trængsel, dødsfald og alvorlige skader forårsaget af trafikulykker, hvilken andel de forskellige transportformer udgør af den samlede mobilitet, adgang til mobilitetservices samt luft- og støjforurening.

*2. En styrket tilgang til planer for bæredygtig bytransport (SUMPs)*

Kommissionen ønsker i løbet af 2022 at udgive en anbefaling til medlemslandene om udrulningen af planer for bæredygtig bytransport (SUMPs). Den vil bl.a. indeholde et opdateret SUMP-koncept, der vil prioritere bæredygtige løsninger, herunder aktiv og kollektiv transport, delemobilitet (inkl. by-land-forbindelser), integrerede modstandsdygtighedsaspekter samt integrerede planer for bæredygtig bylogistik (SULPs).

*3. Monitorering af fremskridt*

Kommissionen ønsker i løbet af 2022 at forbedre og strømline de i alt 19 bæredygtighedsindikatorer for urban mobilitet, samt i 2023 at lancere en støtteansøgningsrunde under CEF med fokus på indsamling af data om mobilitetsindikatorerne med henblik på at monitorere fremskridtene i TEN-T-netværkets byknudepunkter.

*4. Attraktiv offentlig transportservice understøttet af en multimodal tilgang og digitalisering*

Kommissionen ønsker at styrke finansiering og policy-understøttelse af den offentlige transport og vil arbejde for at sikre, at den offentlige transport forbliver ryggraden i den urbane mobilitet. Kommissionen vil overveje indførelse af obligatorisk tilvejebringelse af transportoperatørers realtidsdata i behandlingen af den delegerede forordning 2017/1926 om multimodale rejseinformationsservices, der skal vedtages i 2022. Derudover ønsker man gennem den reviderede TEN-T-forordning at stille krav til byknudepunkter om at gøre det muligt for passagerer i den offentlige transport at benytte multimodale digitale mobilitetservices til at tilgå information samt booke og betale billetter.



5. *Sundere og sikrere mobilitet med fokus på gang, cykling og mikromobilitet*

Kommissionen ønsker at styrke gang og cykling i de reviderede SUMP-vejledninger, forberede regler for sikkerheden for mikromobilitetsenheder samt inden udgangen af 2022 stille vejledning til rådighed for infrastrukturkrav for bløde trafikanter.

6. *Nul-emissions bygodstransport og last mile-levering*

Inden udgangen af 2022 ønsker Kommissionen at fremsætte et forslag til revidering af præstationsnormerne for udledningen fra den tunge transport. Herudover vil man sikre sig, at allerede eksisterende planer for bæredygtig bylogistik bliver fuldt integreret i rammen for planer for bæredygtig bytransport. Desuden vil man støtte dialog og samarbejde mellem forskellige parter samt støtte frivillig datadeling mellem forskellige interessenter.

7. *Digitalisering, innovation og nye mobilitetservices*

Kommissionen ønsker i 2022 at fremsætte et lovgivningsinitiativ for tilvejebringelse og brug af kommercielt sensitive data for multimodale digitale mobilitetservices, der bl.a. skal forbedre adgang for personer med nedsat mobilitet. Samme år ønsker man at fremsætte initiativer til udviklingen af et fælles europæisk rum til deling af mobilitetsdata, samt lancere et studie til kortlægning af digitale og tekniske løsninger, der muliggør mere effektive og brugervenlige UVARs. Med støtte fra Digital Europe Programme ønsker man at skabe en EU værktøjskasse for lokale 'Digital Twins' for at hjælpe byer med at benytte visualiseringer og simulationer til at understøtte beslutningsprocesser.

8. *Klimaneutrale byer: modstandsdygtig, miljøvenlig og energieffektiv urban transport*

Kommissionen foreslår at inkludere krav til tilgængeligheden af lade- og tankinfrastruktur i den reviderede TEN-T-forordning. Man ønsker at inkludere dagsordner til hjælp for byer med at investere i innovation i bytransport i Horizon Europe R&I's arbejdsprogrammer, samt stille 359,3 mio. EUR til rådighed under Horizon Europe i perioden 2021-2023 til implementeringsfasen af 'Climate-Neutral and Smart Cities'-missionen.

9. *Bevidstgørelse og kapacitetsopbygning*



Kommissionen vil fortsætte sine bevidstgørelsesaktiviteter centreret omkring den europæiske mobilitetsuge, samt fortsat levere teknisk assistance til kapacitetsopbygning for forberedelse og implementering af initiativer for bytransporten.

Derudover ønsker Kommissionen i løbet af 2022 at revidere mandatet for Kommissionens ekspertgruppe for bytransport med henblik på at understøtte Kommissionens øgede initiativer og ambitionsniveau.

Kommissionen henviser til en lang række allerede eksisterende finansielle instrumenter, der kan støtte overgangen til en bæredygtig bytrafik, herunder Connecting Europe Facility, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Samhørighedsfonden, Horizon Europe R&I, Digital Europe Programme og Genopretningsfaciliteten. Det er Kommissionens ambition at videreudvikle synergierne mellem de forskellige europæiske finansieringsinstrumenter og programmer. Man ønsker at styrke forbindelsen mellem planerne for bæredygtig bytransport og finansieringsinstrumenterne, samt give prioritet til bytransportprojekter under CEF, der er understøttet af en plan for bæredygtig bytransport (SUMP).

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Ikke relevant.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Ikke relevant.

#### **6. Gældende dansk ret**

Ikke relevant.

#### **7. Konsekvenser**

##### ***Lovgivningsmæssige konsekvenser***

Kommissionens meddelelse har ikke lovgivningsmæssige konsekvenser.

##### ***Økonomiske konsekvenser***

Kommissionens meddelelse har ikke økonomiske konsekvenser.



## **Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet**

Kommissionens meddelelse har ikke øvrige konsekvenser eller indvirkning på beskyttelsesniveauet.

## **8. Høring**

Kommissionens meddelelse har været sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 12. januar med frist den 19. januar.

### Dansk Industri

DI Transport bemærker, at der er tale om et udkast til en meddelelse, der ikke i sig selv har retsvirkning, men kan udstikke retningslinjer og ambitioner for kommende lovgivningsmæssige initiativer fra EU-Kommissionen.

DI Transport støtter overordnet EU-Kommissionens mål om mere bæredygtig bylogistik og -mobilitet som anført i udkastet til meddelelse om Urban Mobility Framework. Det er fornuftigt og helt nødvendigt at fokusere på reduktion af CO<sub>2</sub>-emissioner i bymæssige områder og meddelelsens tilknytning til øvrige initiativer fra EU-Kommissionen såsom "Green Deal" og Fit55 giver god mening. Desuden fremhæves meget fornuftigt TEN-T forordningen og transportnettets afhængighed af byernes mobilitetsmuligheder som "first and last mile connections".

DI Transport finder meddelelsens fokus på at flytte mennesker og varer mere bæredygtigt fornuftigt, og kan ligeledes støtte en bedre styring af transport og mobilitet ved at prioritere multimodale knudepunkter og digitale løsninger – ikke mindst for at øge transport-systemets effektivitet.

DI Transport er også enig i, at der bør gives en klar prioritet på nationalt og lokalt plan til udviklingen af mere kollektiv transport, mikromobilitet og cyklisme samt sammenhængende og delte mobilitetstjenester. I den forbindelse gøres opmærksom på nødvendigheden af at øge investeringerne i kollektive transport efter covid-19, for at kunne skabe den efterspurgte udvikling.

De kommercielle vejtransportoperatører har brug for en stabil og forudsigelig ensartet lovgivningsmæssig ramme, samt operationel sikkerhed for at kunne investere i nye bæredygtige løsninger. Det er af afgørende betydning, at restriktioner for adgang til byer – herunder f.eks. miljø- og nul-emissionszoner ikke de facto bliver til handelsbarriere.



EU-Kommissionens meddelelse opfordrer bl.a. EU-medlemsstaterne at gennemføre nationale langsigtede støtteprogrammer for bæredygtige bymobilitetsplaner.

Mange europæiske byer vil derfor formodes at indføre regler for køretøjers adgang, der kan skabe barrierer for grænseoverskridende og indenlandske transporttjenester ved kun at tilskynde nul-emissionskøretøjer, idet der tilsidesættes det forhold, at der i dag ikke findes tilstrækkelige alternative teknologier og med det et tilstrækkeligt antal køretøjer, til alle markedssegmenter af det kommercielle vejgodstransporterhverv.

DI Transport frygter, at dette kan forstyrre forsyningskæderne, øge omkostningerne for operatørerne og gøre transport af personer og gods dyrere for EU-borgere, der bor i byområder.

Restriktioner, der hæmmer køretøjers adgang til byerne vil ikke blot kunne have en indvirkning på små og mellemstore virksomheder, som udgør hovedparten af berørte virksomheder, men også på konkurrenceevnen i EU's økonomi som helhed.

Der vil være behov for juridisk bindende rammer for en retfærdig tilgang til at fastsætte nye regler for køretøjers adgang til byer, hvor restriktioner for kommerciel trafik ikke pålægges uden at der samtidig leveres alternative løsninger. I forlængelse heraf, er der brug for at kommissionen presser på for at markedet leverer disse alternativer.

### PostNord

Helt overordnet er forslaget efter vores vurdering rigtigt godt og gennemarbejdet. Vi har derfor valgt at fokusere på kommentarer, der efter vores opfattelse kan gøre forslaget tydeligere og bedre i forhold til retningen for lastmile aktører i transportsektoren.

I henhold til side 2, pkt. 8 efficient zero-emission urban logistics and last mile, er vi enige i behovet for, at der skal findes fremtidige langtidsholdbare løsninger.

- Med reference til ovenstående og uddybning side 11 pkt. 49, 50 og 51 specificeres behovet og det langtidsperspektiv, som vi også er enige i. Vi vil supplerende gøre opmærksom på behovet for, at en typisk udfordring er hubfunktioner, hvor skiftet fra tung-trafik på pt. biobrændsel kan skifte til grøn lastmile omdeling i form af elcykler, city bikes eller el-varebiler for last mile udbringning.



- Udfordringen i mange byer er behovet for ladefaciliteter, hvilket ikke kun er en PostNord udfordring, men også et behov for de andre aktører i markedet. Her kan det være relevant at indtænke fælles hub funktioner eller udlicitering af last mile opgaven til en leverandør, som kan stå for den samlede opgave i byen i forhold til distribution og levering til pick up points i byen som samlet konsolideringspunkt.
- Alternativer skal gennemtænkes jævnt før side 18 pkt. 2.9 pkt. 73 & 74 med forslag om ekspertgruppe, hvilket vi med glæde gerne vil være en del af.
- Det samlede materiale beskriver ikke udfordringerne i forhold til faciliteter til konsolidering af pick up eller mellem tung trafik til overlevering til lastmile via elcykler, city bikes, elvarebiler. Herunder ladning, overnatning og sikker natlig parkering. Det nævnes dog kort på side 3 pkt. 14 og s. 16 pkt. 2.8.
- Vi anbefaler, at det endelige oplæg inddrager disse udfordringer både i forhold til pick up, lokationer og overlevering til last mile delivery mere specifikt. Herunder kan levering til pick-up points i byer specificeres og defineres tydeligere, da det kun indgår meget begrænset i forslaget.

Overordnet set, er der behov for som beskrevet på side 18 pkt. 2.9 og underbygget med problemstillingerne side 11 pkt. 2.6 og s. 16 pkt. 2.8 at se nærmere på strukturen herunder, hvordan der kan udvikles en brugervenlig løsning også når det kommer til genopladning som beskrevet i pkt. 65-66 på side 16 og 17. Rammer og retning kunne med fordel kort uddybes, da det står alene som beskrevet.

Der er flere steder i forslaget beskrevet brug af big data, herunder en enkelt beskrivelse af behovet for at kunne vurdere e-commerce i fremtiden, her bør scopet nok udvides i pkt. 2.9 på side 18 særligt pkt. 73 & 74, så ekspertgruppen også får til opgave ikke blot at vurdere e-commerce, men til samlet at vurdere på, e-commerce, food delivery and other future last mile deliveries.

Under pkt. 4 International aspects, henvises til urban cooperations. Det anbefales, at inddrage PostEurop/Verdenspostforeningen (UPU) i dialogen i forhold til urban last mile delivery. Det kunne være værdifuldt med et EU samarbejde i en ekspert gruppe, da det må formodes at en række EU-lande som også beskrevet i forslaget, vil være frontløbere på sustainability dagsordenen. De befordringspligtige virksomheder kan og vil være med til at drive





udviklingen, og har allerede en ambitiøs dagsorden, hvor sustainability for alvor er blevet en væsentlig del af de emner, der drøftes i særligt PostEurop, UPU og blandt de fremmeste postoperatører i International Post Corporation (IPC).

Som befordringspligtig virksomhed stiller vi naturligvis gerne stiller op i den videre dialog og arbejde på området, herunder stiller vi os også gerne til rådighed med uddybende kommentarer til ovenstående.

### Forbrugerrådet Tænk

Forbrugerrådet Tænk velkommer EU-Kommissionens forslag til The New EU Urban Mobility Framework. Vi er enige i det stigende behov for at prioritere lave priser, udvikling og kvalitet i en sammenhængende kollektive transport, med muligheden for at kombinere multimodale transportformer for at nå i mål med den grønne omstilling og imødegå trængselsproblemer.

Forbrugerrådet Tænk deler desuden EU-Kommissionens vurdering af, at COVID-19 pandemien har skabt forstyrrelser på transportområdet, som bør bruges afsæt for nytænkning med fokus på at skabe en bæredygtig transport. Det kan alene ske ved udbygning og investering i den kollektive transport og infrastruktur. Vi deler ligeledes EU-kommissionens opfattelse af behovet for, at myndighederne sætter skarpt på kampagner for at tiltrække passagererne og aktivt italesætter, at det er trygt, økonomisk og klimavenligt, at anvende den kollektive transport, og vi håber, at den danske regering vil sætte fokus på emnet i langt bredere omfang end EU-Kommissionens fokus på urbane hubs tilsiger.

Forbrugerrådet Tænk anerkender, at den øgede digitalisering er med til at skabe nye muligheder for automatisering, øget frekvens samt en økonomisk, effektiv og bæredygtig tilrettelæggelse af trafikken. Vi velkommer de øgede muligheder, der er for at designe sammenhængende og brugerorienterede oplevelser og rejser med en højere grad af brugertilpasset information og muligheder for billetkøb og ser frem til udviklingen af en MaaS app. Når det er sagt er der dog fortsat passagerer, som er udfordret på den digitale tilgængelighed og er stærkt afhængige at rejser fortsat kan foretages uden brug af digitale hjælpemidler. Forbrugerrådet Tænk vil derfor indskærpe, at kollektiv transport også fremover skal være en mulighed for alle. Det er derfor vigtigt, at man fastholder analoge betalings- og informationsmuligheder, således at man ikke ender med at skabe nye barrierer for lang række potentielle passagerer i bestræbelserne på at optimere.



Forbrugerrådet Tænk velkommer desuden det øgede fokus på fysisk og barrierefri tilgængelighed for personer med handicap, samt det forhold at cykler mere aktivt tænkes ind i tilrettelæggelsen af den kollektive transport.

Forbrugerrådet Tænk ser frem til mere konkrete forslag på området.

### ITD

ITD kvitterer for det fremsendte udkast til 'The New EU Urban Mobility Framework', som vi har følgende bemærkninger til.

ITD har nedenfor alene bemærkninger til elementer, der enten direkte eller indirekte berører den tunge vejgodstransport.

### **Generelle bemærkninger:**

ITD hilser initiativet fra Kommissionen velkommen, da vi anerkender behovet for en harmoniseret tilgang til at reducere de negative eksterne omkostninger forbundet med trængsel, luftforurening, støj, trafiksikkerhed mv.

Samtidig opfordrer vi Kommissionen til at være opmærksom på vigtigheden af effektiv by-logistik, hvor byer er fuldkommen afhængige af erhvervskøretøjer til at flytte varer ind, ud, i og omkring byområder. Desværre har vi set byer rundt om i Europa i stigende grad indføre ukoordinerede adgangsordninger, der ikke skelner mellem private og kommercielle køretøjer. For transportoperatørerne medfører dette juridisk usikkerhed og driftsmæssige udfordringer.

En ny urban mobilitetsramme bør sikre, at regulering ikke etablerer unødvendige barrierer for erhvervskøretøjer. Reguleringer skal være gennemsigtige og baseret på en konsekvensanalyse, herunder en detaljeret cost-benefit-analyse. Ændringer heraf skal derfor optimalt drøftes med mobilitets- og logistikoperatører i god tid før implementering for at tage højde for flådefornyelse og investeringer i ny teknologi. Ydermere bør ordninger være teknologineutrale og målrettes specifikke resultater, snarere end selve den anvendte teknologi.

En ny urban mobilitetsramme skal adressere behovet for at udvikle harmoniserede standarder for adgangsrestriktioner for byer for at



forhindre et kludetæppe af flere løsninger i forskellige byer. Standarden skal etableres på digital basis og tage højde for nye teknologier.

Det gælder især i forbindelse med miljøzoner, hvor transportvirksomheder er underlagt en lang række forskellige registrerings- og mærkningsordninger på tværs af kontinentet, som også fremhævet af vores høringssvar om øget anvendelse af intelligente transport-systemer (ITS).

ITD opfordrer EU til at engagere sig i bestræbelserne på at øge koordineringen og dele bedste praksis, især med hensyn til digitale løsninger. ITD glæder sig derfor over, at EU planlægger at styrke inddragelsen af medlemsstaterne og opbygge en bedre kontinuerlig dialog med byer/regioner og interessenter om alle urbane mobilitetsspørgsmål.

Det samme kan siges om at høste fordelene ved digitalisering for bæredygtig urban mobilitet og sikre konkurrenceevne og teknologisk lederskab af europæiske digitale mobilitetstjenester, samtidig med at indvirkningen på job og arbejdsvilkår tages i betragtning. ITD ser teknologisk og digitalt lederskab inden for transport som et centralt fokusområde.

Derudover er vi enige i, at transportsektoren gennemgår en hurtig transformation på grund af COVID-19-krisen og stigende e-handel. ITD anbefaler, at EU iværksætter en undersøgelse af den indvirkning, øget e-handel har på transportsektoren og citylogistik, dvs. miljøspørgsmål, trængsel, sikkerhed mv.

Endelig støtter ITD bestræbelserne på at forbedre trafiksikkerheden i byerne, især for sårbare trafikanter, med det formål at eliminere dødsulykker i byens gader. På nationalt plan er ITD allerede dybt involveret i trafiksikkerhedsspørgsmål med forskellige kampanjer, ligesom EU allerede har foretaget de nødvendige sikkerhedsjusteringer af forordningen om køretøjsteknologier med støtte fra ITD.

## **Bemærkninger til kapitel 2) The New EU Framework For Urban Mobility**

### 2.1 A reinforced approach to TEN-T urban nodes (freight)



Kommissionen henviser under punkt 13 til, at der er et stigende behov for et tilstrækkeligt antal multimodale terminaler og konsolideringscentre til gods for at styrke effektiviteten og fremme nulemissionslogistik. ITD er som udgangspunkt ikke modstander af at konsolidere godset, så længe det foregår på frivillig basis under hensyn til GDPR samt fri og fair konkurrence.

Omvendt er vi skeptiske over for at opføre offentlige centre, da der opstår en række betydelige udfordringer og komplikationer med det førnævnte. Vi gør opmærksom på, at der eksisterer flere studier på dette område, hvis resultater bekræfter vores skeptiske tilgang til konsolideringscentrene.

ITD er dog enig med Kommissionen i, at udbygning af tank- og ladeinfrastrukturen for alternative drivmidler er bydende nødvendig for fremtidens citylogistik, jævnfør punkt 14. I den forbindelse gør vi opmærksom på, at vi finder Kommissionens udkast til revision af AFIR for uambitiøst, taget behovet for hurtig ladning i betragtning. ITD henviser til vores tidligere høringsvar omhandlende denne problemstilling.

Endeligt finder ITD det positivt med en revision af TEN-T reguleringen med særligt fokus på 'urban notes' for at imødekomme udfordringerne med last-mile leveringer, som fremhævet i punkt 15.

## 2.2 A reinforced approach to Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs) and mobility management plans

ITD finder det overordnet positivt, at Kommissionen ved udgangen af 2022 agter at publicere anbefalinger til medlemslandene om det nationale program til støtte for regioner og byer i udrulningen af effektive planer for bæredygtig urban mobilitet.

Vi mener, at der i forbindelse med byplanlægning ofte ikke tages hensyn til leveringen af gods til eksempelvis store varehuse, særligt i relation til trafiksikkerheden. ITD har en række eksempler fra medlemmer, hvis chauffører er betænkelige ved at udføre transportopgaver til visse lokationer i tæt befolkede områder, hvor lastbilerne eksempelvis er nødsaget til at bakke over meget lange afstande.

Derfor er det ligeledes vores opfattelse, at der er et betydeligt behov for bedre byplanlægning til gavn for klimaet og nærmiljøet samt effektiviteten og trafiksikkerheden. Af samme årsag finder vi det beklageligt, at Kommissionen ikke henviser direkte til godstransporterne i nogle af punkterne (16-21), hvilket er nødvendigt,



hvis den tunge vejgodstransport skal indtænkes mere aktivt i byplanlægningen og byudviklingen.

### 2.3 Monitoring progress – sustainable urban mobility indicators

ITD støtter Kommissionens hensigt om at styrke monitoreringsprocessen, herunder også de tiltag som foreslået præsenteret i henholdsvis 2022 og 2023.

Derudover har vi ingen yderligere bemærkninger.

### 2.4 Attractive public transport services, supported by a multimodal approach and by digitalisation

Ingen bemærkninger.

### 2.5 Healthier and safer mobility: a renewed focus on walking, cycling and micromobility

Ingen bemærkninger.

### 2.6 Zero-emission city freight logistics and last-mile delivery

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 energibæreren 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.

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. Vi gør dog gerne opmærksom på, at målsætningen omkring nulemissionskøretøjer i citylogistik på nuværende tidspunkt virker urealistisk for en række transportopgaver, der er essentielle for byudviklingen, herunder specialtransporter og lastbiler med særlig tung opbygning. Det er således vigtigt at skelne mellem transport, hvor der sandsynligvis vil være elektriske alternativer i 2030, og transportopgaver, som også i 2030 vil være afhængig af at blive løst af et køretøj med en forbrændingsmotor.

ITD er derudover enig i, at internethandlen har ændret forbrugermønstrene radikalt, og at en optimering af transport- og logistik-kæden er afgørende for at reducere mængden af tomkørsler og



uhensigtsmæssige transporter, særligt i forbindelse med last-mile leveringer. I en national kontekst er det vigtigt at få klarlagt internethandlens betydning for branchens udledninger, hvorfor vi fortsat i spænding afventer den kommende politisk aftalte analyse.

I forlængelse heraf opfordrer vi til, at dette også undersøges på europæisk plan. Dette især ud fra præmissen om, at over 70 procent af den europæiske befolkning er bosat i byerne, og at dette forhold i sig selv har indflydelse på godsstrømmene.

ITD støtter desuden en øget multimodalitet i byerne, eksempelvis i forbindelse med elektriske cargo-bikes, som fremhævet af Kommissionen. Vi advarer dog mod at lægge for megen vægt herpå, taget det enorme transportbehov i betragtning. Den tunge godstransport er – og vil fortsat være – en helt central del af den nuværende og fremtidige levering af gods og varer i byerne, herunder byggematerialer til vedligeholdelse og udbygning af byrummet.

I den henseende bør det fremhæves, at lastbiler er et yderst effektivt transportmiddel. Det er vores vurdering, at en potentiel omlastning til eksempelvis varebiler i byerne i en lang række tilfælde medfører øget trængsel og udledning samt risiko for flere trafikuheld. Der vil som udløber heraf følge et langt større behov for kvalificeret arbejdskraft, som i forvejen er en betydelig udfordring for transportsektoren.

## 2.7 Digitalisation, innovation and new mobility services

Først og fremmest er ITD tilfreds med det betydelige fokus på Urban Vehicle Access Regulation (UVAR). ITD gør endnu engang opmærksom på nødvendigheden af en harmonisering og digitalisering af registrerings- og mærkningsordningerne på tværs af EU's medlemslande inden for særligt miljøzoner, som i dag desværre er kendetegnet ved en stor fragmentering også inden for enkelte medlemslandes egne grænser.

Dette er uhensigtsmæssigt taget antallet af miljøzoner i betragtning (70 pct. af UVAR'erne) og en stor udfordring for særligt de transport- og logistikvirksomheder, der opererer i flere lande. Derfor støtter ITD, at Europa-Kommissionen og medlemsstaterne samarbejder om digitalt tilgængelige oversigter over UVAR-regler. ITD er her enig i sammentænkningen med Single Digital Gateway, hvor både EU og national regulering fremgår ét samlet sted online.

ITD er kritisk overfor, at Kommissionen ikke behandler myndighedernes håndtering og brug af data i relation til overholdelse af



UVAR-regler på tværs af grænser, når Kommissionen ønsker, at den øgede digitalisering af området skal bidrage hertil. Transportvirksomheder skal have mulighed for at give samtykke til myndigheders anvendelse af data i forbindelse med UVAR-regler, da digitalisering og retssikkerhed skal gå hånd i hånd.

ITD støtter generelt op om hensigtslisten, men foreslår at det udvides med projekter, der også forbedrer myndighedssamarbejdet på tværs af medlemslandene i relation til eksempelvis automatisk kontrol, og i arbejdet tager hensyn til virksomhedernes retssikkerhed. Projekter kan blandt andet vedrøre miljøzoner eller rabatordninger ved benyttelse af afgiftsbelagt infrastruktur, herunder bompengestrækninger.

For så vidt angår yderligere bemærkninger vedrørende UVAR, digitalisering og intelligente transportsystemer henviser vi til vores høringssvar om udbredelsen af intelligente transportsystemer, som ITD overordnet er fortalere for.

#### 2.8 Towards climate-neutral cities: resilient, environmentally friendly and energy-efficient urban transport

ITD ser positivt på målsætningen om mindst 100 klimaneutrale europæiske byer inden 2030. Vi skal for god ordens skyld fremhæve de særlige prismæssige og teknologiske udfordringer, som den tunge

vejgodstransport står over for i forhold til eksempelvis nulemissionszoner. Her henviser vi til vores tidligere bemærkninger under punkt 2.6.

Samtidig er ITD tilfreds med, at Kommissionen henviser til de offentlige myndigheders særlige forpligtelse med at fremme grønne initiativer til opnå den ambitiøse målsætning, herunder særligt referencen til offentlige indkøb af tjenesteydelser og udrulningen af den nødvendige infrastruktur til alternative drivmidler.

For så vidt angår førstnævnte foreslår ITD, at der i teksten henvises til kravene i direktivet om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport, det såkaldte Clean Vehicles Directive. I en national kontekst ser ITD gerne, at den offentlige efterspørgsel efter grønne transportere går ud over mindstekravene i direktivet for at skubbe markedet i en grønnere retning, herunder særligt i forbindelse med offentlige udbud inden for renovationskørsel eller i forbindelse med store offentlige anlægsprojekter, som eksempelvis Lynetteholmen.



Endeligt opfordrer ITD til, at Danmark benytter muligheden for at søge midlerne til at medfinansiere grønne projekter i byerne, som også fremhævet af Kommissionen, herunder Horizon Europe, European Structural and Investment Funds, Connecting Europe Facility og Recovery and Resilience Facility.

#### 2.9 Awareness raising and capacity building

Ingen bemærkninger.

#### **Bemærkninger til kapitel 3) Governance and Coordination**

Som ITD også har fremhævet i det ovenstående, så anser vi bedre styring og koordinering som afgørende for opnå målsætningen fremført i 'The New EU Urban Mobility Framework'. Vi støtter derfor også op om den foreslåede revision af EU's ekspertgruppe for urban mobilitet.

#### **Bemærkninger til kapitel 4) International Aspects**

Ingen bemærkninger.

#### **Bemærkninger til kapitel 5) Funding and Financing Urban Mobility Projects**

Ingen bemærkninger.

#### **Bemærkninger til kapitel 6) Conclusions**

Se generelle bemærkninger i indledningen af nærværende hørings-svar.

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

Kommissionens meddelelse er generelt blevet modtaget positivt af de øvrige medlemslande, om end en række lande har udbedt Kommissionen om at tydeliggøre målsætningerne ved de enkelte tiltag, særligt for så vidt angår kravet om planer for bæredygtig bytransport. Dertil har enkelte lande også gjort Kommissionen opmærksomme på vigtighed af, at nærhedsprincippet overholdes.





## 10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen bakker op om Kommissionens fokus på at skabe bedre sammenhæng mellem den kollektive transport og øvrige grønne mobilitetsformer, der forbedrer det grønne mobilitetsudbud i byer.

Regeringen bakker op om Kommissionens fokus på at fremme multimodale digitale mobilitetsservices (MaaS-løsninger), herunder intentionen om øget deling af transportdata. Regeringen finder det centralt, at overvejelser om krav om datadeling tager højde for eksisterende EU-regulering for at undgå dobbeltregulering og uklar regulering, og at krav om datadeling alene indføres ved en vished om merværdi for den berørte sektor og borgerne.

I forlængelse heraf stiller regeringen sig kritisk over for Kommissionens forslag om, at der skal gælde krav til byknudepunkter om multimodale digitale mobilitetsservices. Dette bør bero på lokale beslutninger.

Regeringen bakker videre op om Kommissionens ønske om at styrke finansiering og policy-understøttelse af den offentlige transport. I lyset af corona-krisens påvirkning på passagertallet i den kollektive transport er det vigtigt at arbejde for at fastholde - og tiltrække nye – passagerer.

Regeringen finder Kommissionens fokus på integrerede forbindelser mellem landlige, forstads- og byområder relevant for at skabe gode by-land sammenhænge samt en god mobilitet i samfundet. Hertil anerkender regeringen også Kommissionens intentioner bag dens opfordring til krav om planer for bæredygtig bytransport.

I dag ser regeringen en god ansvarsfordeling mellem stat, regioner og kommuner, hvor mange kommuner og regioner allerede fremsætter strategiske planer såsom trafik- og mobilitetsplaner med bæredygtige tiltag, også inden for aktive mobilitetsformer, kollektiv transport og delemobilitet for deres lokalgeografi og borgere.

Regeringen finder dog, at krav om udarbejdelse af sådanne planer og den overordnede tilgang til integrerede forbindelser mellem land og by er et nationalt anliggende, der ikke bør reguleres på EU-niveau. Trafikken i byerne har ikke altid betydning for den interregionale og internationale trafik på tværs af Europa, og fokus fra Kommissionens side bør fastholdes på de aspekter af mobiliteten, der bidrager med EU-merværdi.



Regeringen finder det vigtigt, at der i udpegningen af byknudepunkter foretages en proportionalitetsafvejning mellem byknudepunkternes EU-merværdi og de administrative og økonomiske byrder, som byerne pålægges ved at indgå som byknudepunkt på TEN-T nettet. Byerne bør i udgangspunktet indgå på TEN-T nettet, såfremt byerne bidrager til opnåelsen af EU's overordnede målsætning om etableringen af et fælles europæisk transportsystem, der understøtter den interregionale og internationale transport på tværs af Europa. Byer, hvis transportstrømme er præget af national, regional og lokal transport, bør derfor ikke indgå på TEN-T nettet.

Regeringen finder det positivt, at Kommissionen med meddelelsen lægger op til, at medlemsstaterne har mulighed for at søge om EU-støtte gennem EU's infrastrukturfond, Connecting Europe Facility (CEF), til infrastrukturprojekter i de udpegede byknudepunkter samt til håndtering af kravene om indsamling og afrapportering af mobilitetsdata i byknudepunkterne.

Regeringen finder det derudover positivt, at Kommissionen har et fokus på, at der i forbindelse med byplanlægning bør tages højde for færdselssikkerhed, herunder i forhold til anlæg af nye veje. Kommissionen har i sin meddelelse henvist til, at 'safe systems' tilgangen til færdselssikkerhed skal tænkes ind i projekter med anlæg af infrastruktur. Regeringen har stort fokus på tiltag, der kan forbedre trafikanternes adfærd i trafikken, og finder, at der også bør arbejdes aktivt med at forbedre trafikanternes adfærd i trafikken.

## **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.