

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 41780293
Fax 7262 6790
sia@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat
Journal TS5000100-00004
Dato 25. marts 2014

Supplerende grund- og nærhedsnotat om Kommissionens meddelelse om "En fælles indsats for konkurrencedygtig og ressourceeffektiv bytrafik"

KOM(2013) 913

1. Resumé

Kommissionen har den 17. december 2013 fremsendt meddelelse om "En fælles indsats for konkurrencedygtig og ressourceeffektiv bytrafik". Målet er at inspirere medlemslandene til at styrke indsatsen for en mere bæredygtig bytrafik.

I meddelelsen peger EU-Kommissionen på, at byerne ikke har løftet opgaven med at sikre bæredygtig trafik i byerne i tilstrækkelig grad. Der er stadig for meget trængsel i byerne, der bliver udledt for meget CO2 og der er for mange trafikdræbte. Meddelelsen er derfor en opfordring til, at medlemslandene sætter ind på alle forvaltningsniveauer for at støtte op om en helhedsorienteret tænkning i planlægningen af bytrafikken.

Meddelelsen indeholder en række forslag til, hvordan denne indsats kan formes, samt et bilag med beskrivelse af et plankoncept for bæredygtig bytrafik.

Der er alene tale om en meddelelse fra Kommissionen, og meddelelsen har ikke økonomiske eller lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Meddelelsen var sat på dagsordenen for rådsmødet den 14. marts 2014 til politisk drøftelse. Her forsikrede EU-Kommissionen medlemslandene om, at den ikke har til hensigt at fremsætte forslag til lovgivning på området.

Meddelelsen blev forelagt Folketingets Europaudvalg d. 28. februar 2014 til orientering.

2. Baggrund

I Europa 2020 strategien, som omhandler intelligent, inklusiv og bæredygtig vækst (se KOM (2010) 2020 endelig) understreges det, at det er nødvendigt at forbedre trafiksituationen i byerne.

I 2009 fremlagde Kommissionen en handlingsplan for bytrafikken (KOM (2009) 490 endelig), som blev gennemført i 2012. Efterfølgende har Kommissionen evalueret denne, og interessenterne har peget på at EU-støtte til erfaringsudveksling mv. havde stor nytteværdi.

Kommissionen har derfor udarbejdet denne meddelelse for at yde støtte til 'et kvantespring' i tilgangen til mobilitet i byerne, så EU's mål om et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem i Europa kan gennemføres.

Udgangspunktet er, at byerne, som frembringer ca. 80% af EU's BNP, har ineffektive transportsystemer.

Kommissionen har i transporthvidbogen fra 2011 "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" sat et mål om at drivhusgasemissionerne i transportsektoren skal reduceres med 60% ift. 1990 inden 2050, og med 20% ift. 2008 inden 2030. Dette mål ser ikke ud til at kunne opfyldes, og Kommissionen mener, at byerne skal bidrage mere til at opnå målene, idet byområderne står for 23% af alle transportsektorens udledninger.

Dertil kommer at EU's regler om luftkvalitet ikke overholdes i langt de fleste byer (se direktiv om luftkvalitet 2008/50/EF af 21. maj 2008).

Kommissionen oplyser, at trængslen anslås til at koste 80 mia. EUR om året samt at antallet af trafikdræbte, er højt, og at ca. 38% af disse sker i byerne.

3. Formål og indhold

Formålet med meddelelsen er at opfordre medlemslandene til en fælles indsats på alle forvaltningsniveauer for at forbedre trafiksituationen i byerne. Der er ikke i denne meddelelse forslag til en videre proces med evt. mere bindende forslag om handling i medlemslandene.

Meddelelsen beskriver problemet med trafikformerne i byerne og præsenterer en række forslag til, hvordan medlemslandene kan styrke byernes udvikling af bæredygtig bytrafik. Kommissionen anfører, at det er vigtigt at disse redskaber forankres og tilpasses nationalt og regionalt for at være effektive.

Redskaberne er:

- 'Planer for bæredygtig bytrafik', som lægger op til, at bytrafikale foranstaltninger indlejres i en mere omfattende by- og arealplansstrategi, og beskrives nærmere i bilaget

- 'Samordning mellem offentlige og private aktører', om bylogistik, om mere intelligente adgangsreguleringer og kørselsafgifter, om koordineret brug af ITS og om sikker bytrafik.

Kommissionens støtte til medlemslandene består i at etablere fora for erfaringsudveksling og fremhjelpe samarbejde og i at støtte forskning.

Angående muligheder for EU-finansiering peges på de europæiske struktur- og investeringsfonde (ESI-fondene), som indtil nu særligt har fokuseret på storskalaprojekter. Kommissionen vil arbejde tæt sammen med medlemslandene for at finde ud af hvordan disse fonde bedst kan anvendes.

Herudover er der enkelte konkrete projekter, som allerede er i gang, som muligvis kan udgøre yderligere muligheder for finansiering. Det gælder fx TEN-T, det transeuropæiske transportnet, som med finansiering fra Connecting Europe-faciliteten har igangsat et projekt om udvikling af byknudepunkter.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

5. Nærhedsprincippet

Der redegøres ikke for nærhedsprincippet, idet der alene er tale om en meddelelse fra Kommissionen.

6. Gældende dansk ret

Kommissionens meddelelse har ingen konsekvenser for dansk ret på nuværende tidspunkt, da der udelukkende er tale om opfordringer til medlemslandene. Såfremt forslagene heri udmøntes i egentlige beslutningsoplæg, skal Danmark dog være opmærksom på hvordan disse forslag forholder sig til arbejdsdeling mellem stat og kommuner.

7. Konsekvenser

Meddelelsen medfører ikke i sig selv konsekvenser for Danmark. De fremlagte retningslinjer vil imidlertid ved en senere udmøntning muligvis kunne indebære konsekvenser, såfremt de udmøntes i et forslag til øget statslig regulering af byplaner, som i dag primært ligger indenfor det kommunale selvstyre.

8. Høring

Meddelelsen er sendt i høring hos medlemmer af EU-specialudvalget for transport den 25. februar 2014 med frist 17. marts 2014, hvilket gav anledning til følgende høringssvar:

Erhvervsflyvningens Sammenslutning

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i emne høring. Emnet ligger udenfor ES ressort, hvorfor ES ikke har bemærkninger.

Forbrugerrådet Tænk

Forbrugerrådet Tænk har af ressourcemæssige årsager ikke mulighed for at forholde os til meddelelsen "En fælles indsats for konkurrence-dygtig og ressourceeffektiv bytrafik". Forbrugerrådet Tænk kan således ikke tages til indtægt for at støtte denne eller for at gøre det modsatte.

DI

DI Transport har modtaget ovennævnte meddelelse i høring og har følgende bemærkninger:

DI Transport er enig med Kommissionen i, at der er behov for en mere koordineret indsats i forhold til transport i byerne. I takt med at flere flytter til byerne vil dette behov være stigende. Øget internet-handel og befolkningstilvækst i byerne nødvendiggør at der er en ensartet og effektiv adgang til levering i byerne. I den forbindelse bør det overvejes, hvordan øget leverancer uden for myldretiden kan gennemføres.

Det er efter DI Transports opfattelse nødvendigt at arbejde med en bedre sammenhæng mellem knudepunkter, hvor flere transportformer mødes, som f.eks. havne, terminaler, lufthavne og banegårde, så skift mellem transportformer foregår enkelt og effektivt.

En række erhvervshavne ligger af historiske årsager ofte midt i byerne. For at udnytte skibsfarten bedst muligt er det nødvendigt med ordentlige adgangsforhold til havnene. DI Transport mener, at adgangen til havne bør være en del af en europæisk strategi for bytransport.

De fleste medlemslande har forskellige former for regulering af adgangen til byerne. Det kan være afgifter, vægtgrænser, tidsbegrænsninger, miljøkrav mv. Disse krav kan være nationalt eller lokalt bestemt, men for ikke mindst levering af varer, er der en risiko for at sådanne krav f.eks. til lastbilernes udformning kan komme til at virke som tekniske handelshindringer, så det kun er lokale transportvirksomheder, der reelt har adgang til at levere til byerne. Dette vil være i strid med hensigterne med det indre marked, og derfor bør der være en ensartethed i de krav som transportvirksomhederne kan møde.

I forhold til ensrettede adgang til byerne mangler der f.eks. en gensidig anerkendelse af miljøzoner, hvilket bl.a. betyder, at man ikke kan bruge et dansk miljøzonermærke i Tyskland og omvendt.

En samlet politik for transport i byer bør tage højde for, at der sikres den nødvendige mobilitet i byerne for både personbiler og kollektive

transportmidler, samt en effektiv adgang til levering af varer og gode adgangsforhold til havne og lufthavne.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv har modtaget Trafikministeriet høring af 26. februar 2014.

Mobilitetsudfordringerne i de europæiske storbyer er af varierende grad men der er ingen tvivl om, at de indeholder trusler mod sundheden, fremkommeligheden og den erhvervsmæssige udvikling.

Dansk Erhverv hilser derfor EU's initiativ på området velkommen. De er positivt, at der søges en samordning og struktur for tiltagene på området.

Indledningsvis skal vi anbefale, at Trængselskommissionens rapport om København indgår som et element af Danmarks svar på høringen. Kommissionens arbejde er et godt eksempel på, hvordan man ud fra en meget bred kreds af aktører har nået til en række konkrete forslag til tiltag, der øger mobiliteten og begrænser trængslen i København.

Et område, hvor EU med fordel kunne koordinere indsatsen er i forhold til implementeringen af de enkelte trængselshæmmende tiltag. Hvis den frie bevægelighed skal sikres er det vigtigt, at der er en vis genkendelighed og – eksempelvis – teknologisk sammenlignelighed med tiltagene for at sikre at færdslen mellem storbyerne ikke begrænses på grund af mere eller mindre uigennemskuelige nationale eller lokale tiltag.

En sådan koordination af tiltag skal dog ske i respekt for, at selv om udfordringerne overordnet set er ens så må løsningerne nødvendigvis være tilpasset lokale omstændigheder.

Dansk Erhverv finder på den baggrund samlet set, at Danmark kan bidrage positivt til den videre proces på området med viden og erfaringer baseret på den længerevarende drøftelse om bytrafik og trængsel, der har været her i landet.

Vi skal derfor anbefale at man fra dansk side ser positivt på forslaget, tilvejebringer Kommissionen den tilstedeværende og opdaterede danske viden på området og endelig arbejder på at sikre, at den fornødne balance mellem koordinerende og lokale tiltag opretholdes.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Meddelelsen var til politisk drøftelse på Rådsmødet den 14. marts 2014.

Flere lande fremhævede København som en foregangsby inden for området. En lang række lande, herunder Danmark, understregede, at

det er vigtigt, at nærhedsprincippet overholdes, idet det ikke er muligt at have EU dækkende lovgivning om den trafikale indretning af byer, som har meget forskellige udgangspunkter. Også Kommissionen understregede, at nærhedsprincippet skal overholdes og forsikrede, at man ikke har planer om at præsentere lovgivningsforslag på området. Man bemærkede dog, at spørgsmålet om hvordan man tilrettelægger trafikken mest hensigtsmæssigt i byerne er for vigtigt et område til at det helt bliver ignoreret fra EU's side.

Kommissionen har derudover foreslået at oprette en ekspertgruppe, der skal modvirke fragmentering på området. Flere lande gav udtryk for at de gerne ville indgå i en sådan.

10. Regeringens generelle holdning

Kommissionens meddelelse fokuserer på helhedstænkning og bæredygtighed i bytrafikken, hvilket regeringen overordnet støtter.

Danmark arbejder i forvejen intensivt med bæredygtig bytrafik. Der er planer om letbaner og supercykelstier i de større byer ligesom der arbejdes kontinuerligt med at forbedre bustrafikken i byerne. Herudover er København erklæret cyklistby, og har allerede gennemført en mængde initiativer, der forbedrer mulighederne for cyklisterne.

Planloven i Danmark omfatter allerede samordning mellem fysisk planlægning og trafikplanlægning, såvel for hovedstadsområdet som i kommuneplanlægningen, dog ikke målrettet mod bæredygtig bytrafik, men det indgår som et element i den eksisterende samordning. Danmarks arbejde fremadrettet vil formentlig have meget at gøre med hvordan strategier og planer om bæredygtig bytrafik samordnes med planer for arealanvendelse og for byudvikling.

Det er derfor også regeringens vurdering, at meddelelsen ikke har stor betydning for Danmark, da man fra dansk side allerede er godt i gang med de elementer der ligger i mange af Kommissionens anbefalinger. Det er dog vigtigt at være opmærksom på, om denne meddelelse leder til konkrete initiativer, som kan berøre Danmark og evt. det kommunale selvstyre. I denne forbindelse er det vigtigt for regeringen at nærhedsprincippet overholdes.

Det er regeringens holdning, at der i det videre arbejde med at forbedre trafiksituationen i byerne bør fokuseres både på gods- og persontransport.

For så vidt angår godstransport til byerne bør EU-koordineringen fokusere på gensidig anerkendelse af fx miljøzonomærker, så der bliver mere ligelig adgang for ikke-lokale godsleverandører, til at levere gods i byerne. Der bør også være et fokusområde om erhvervshavne, og adgang til disse, da disse ofte er placeret midt i byerne.

For så vidt angår persontransporten er knudepunkterne, hvor forskellige transportformer mødes, af stor vigtighed. Der bør derfor fokuseres på hvordan skiftet mellem transportformerne i havne, lufthavne, terminaler og banegårde kan optimeres, så skiftetiden bliver kortest mulig for passagererne.

Regeringen vil gerne understrege vigtigheden af, at bæredygtig bytrafik, der også omhandler luftkvalitet, støj og klimaeffekt, tænkes sammen med energieffektivisering via elektrificering af køretøjerne og jernbanen, og fremme af alternative drivmidler. Dette skal tænkes sammen med det netop vedtagne forslag til direktiv om alternative brændstoffer.

Med hensyn til etablering af en ekspertgruppe på området, mener regeringen at det i første omgang skal overvejes om det videre arbejde kan foregå i allerede eksisterende arbejdsgrupper.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Meddelelsen blev forelagt FEU den 28.februar 2014 til orientering.