



SAMLENOTAT

17. maj 2021

Indhold

1. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (SES) (omarbejdning) (SES II+ forslaget)	2
2. Kommissionens ændringsforslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139, hvad angår Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA) kapacitet til at fungere som præstationsevalueringsorgan for det fælles europæiske luftrum (EASA-forslaget)	21
3. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (udlejningsdirektivet).....	30
4. Rådskonklusioner om at sætte jernbanen forrest i smart og bæredygtig mobilitet	45
5. Rådskonklusioner om Kommissionens Strategi for Smart og Bæredygtig Mobilitet	82
6. Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet	104



1. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) om gennemførelsen af det fælleseuropæiske luftrum (SES) (omarbejdning) (SES II+ forslaget)

KOM (2013) 410, KOM (2020) 579

Resumé

Kommissionen har den 22. september 2020 fremsat et omarbejdet forslag til gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum. Forslaget er en del af den reviderede Single European Sky II+ pakke (SES II+). Forslaget øger ambitionsniveauet for SES med henblik på at høste miljømæssige, kapacitetsmæssige og omkostningsmæssige fordele ved en reduktion af fragmenteringen af det europæiske luftrum.

Med SES II+ pakken foreslår Kommissionen bl.a., at de nationale tilsynsmyndigheder skal være fuldt institutionelt adskilt og finansielt uafhængige fra luftfartstjenesteudbydere. Det foreslås, at visse støttetjenester til lufttrafikstyring (vejr-, luftfartsinformations-, kommunikationstjenester m.m.) skal være omfattet af de almindelige bestemmelser for markedsindkøb. Det foreslås ligeledes, at Kommissionen skal have en større rolle med hensyn til sikring af en velfungerende præstationsordning for lufttrafikstyring samt at give mulighed for at iværksætte sanktioner, hvis præstationsmålene ikke nås.

Det portugisiske formandskab har fremsat et kompromisforslag, som har til hensigt at imødegå de problemstillinger og bekymringer medlemslandene – inklusiv Danmark – har haft til det oprindelige forslag. Regeringen er overordnet tilfreds med kompromisforslaget.

Kompromisforslaget forventes ikke at have lovgivningsmæssige eller større økonomiske konsekvenser

Regeringen er af den opfattelse, at Kommissionens oprindelige forslag potentielt er af stor rækkevidde, hvilket særligt ses for flere af de nye tiltag i forslaget, som Kommissionen har indarbejdet i forbindelse med omarbejdningen af forslaget fra 2013. Regeringen mener derfor, at Kommissionen principielt bør fremlægge en konsekvensanalyse for de nye tiltag, som Kommissionen har indarbejdet i forslaget.



Baggrund

Som en del af den reviderede SES II+ pakke har Kommissionen den 22. september 2020 fremsat et omarbejdet forslag til gennemførelse af det fælles europæiske luftrum (SES II+ forslaget). Forslaget er oversendt til Rådet den 21. oktober 2020 i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF art. 100, stk. 2 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF art. 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Kommissionen lancerede initiativet ”det fælles europæiske luftrum” gennem de såkaldte SES I og SES II pakker fra henholdsvis 2004 og 2009. Formålet var at øge effektiviteten ved udøvelse af luftfartstjenester og mindske fragmenteringen i de europæiske lufttrafikks styringssystemer. I 2013 fremsatte Kommissionen forslag til en SES II+ pakke, der dog aldrig blev vedtaget. Det nye forslag er en omarbejdet udgave af dette forslag.

Som baggrund for fremsættelse af det omarbejdede forslag til SES II+ pakken henviser Kommissionen til erfaringerne med den eksisterende SES-lovgivning. Kommissionen anfører, at erfaringerne med SES I og SES II har vist, at SES-lovgivningen bygger på valide principper og følger en formålstjenestelig kurs, som retfærdiggør fortsat implementering af lovgivningen.

Det portugisiske formandskab har præsenteret et kompromisforslag, der adresserer hovedparten af de problemstillinger og bekymringer, som medlemslandene har fremført i forhold til Kommissionens forslag.

Formål og indhold

Forslaget øger ambitionsniveauet for SES med henblik på at høste miljø- og klimamæssige, kapacitetsmæssige og omkostningsmæssige fordele ved en reduktion af fragmenteringen af det europæiske luftrum.

Kommissionen vil gøre lovgivningsrammen klarere ved at omarbejde de fire oprindelige SES-forordninger til én SES-forordning. Endvidere skal omarbejdningen sikre, at der ikke er overlap mellem SES- og EASA-regelsættene.

Nationale myndigheder

Kommissionen foreslår, at der fastsættes eksplicite krav om at styrke de nationale myndigheders uafhængighed og ekspertise.



Hertil foreslår Kommissionen, at der laves en klar opdeling mellem de opgaver, som vedrører den økonomiske regulering, der foreslås i SES-forordningen, og de luftfartssikkerhedsopgaver som er stadfæstet i forordning (EU) nr. 2018/1139 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur. Denne opdeling foreslår Kommissionen skal være af både organisatorisk og økonomisk karakter. Kommissionen foreslår specifikt, at den myndighed, som skal varetage de økonomiske tilsyn, skal være juridisk adskilt fra og uafhængig af enhver anden offentlig eller privat enhed med hensyn til organisation, funktion, retlig struktur og beslutningstagning.

På nuværende tidspunkt bliver både den økonomiske regulering og luftfartssikkerhedsopgaver varetaget af Trafikstyrelsen, som er national tilsynsmyndighed på luftfartsområdet. Kommissionens forslag vil derfor i praksis betyde, at der skal oprettes en ny myndighed i Danmark til at varetage den økonomiske regulering. I praksis vil dette betyde, at den nye myndighed ikke kan etableres som en del af Trafikstyrelsen eller være underlagt Transportministeriet. Denne nye myndighed vil i stedet skulle etableres som en selvstændig myndighed, som ikke må være underlagt politisk styring.

Ligeledes vil forslaget ændre finansieringen af tilsynet med området, som for nuværende hovedsageligt er dækket gennem overflyvningsafgiften, men som foreslås adskilt, så kun omkostninger forbundet med tilsyn vedrørende den økonomiske regulering kan finansieres af overflyvningsafgiften, ikke tilsynet med de flyvesikkerhedsmæssige forhold.

Kommissionen foreslår, at den ved gennemførelsesretsakter skal fastsætte ansættelses- og udvælgelsesprocedurer for ansatte i den nationale økonomiske tilsynsmyndighed, ligesom ansatte med strategiske beslutningskompetencer ikke må udpeges af den enhed i staten, som også har ejerskab af luftfartstjenesteudbyderen – i Danmarks tilfælde Transportministeriet.

I Danmark er luftfartstjenesteudbyderen Naviair en selvstændig offentlig virksomhed, som juridisk, organisatorisk og ledelsesmæssigt er adskilt Trafikstyrelsen.

Kravet om den nationale økonomiske tilsynsmyndigheds uafhængighed i forhold til *"enhver offentlig eller privat virksomhed"* lægger op til en anden organisering end den nuværende i Danmark. I dag udøves statens ejer-interesser i Naviair af Transportministeriet, samtidig med at Trafikstyrelsen, som udøver både den sikkerhedsmæssige og det økonomiske tilsyn med området, er del



af Transportministeriets koncern. Kommissionen foreslår herudover, at der oprettes et netværk af nationale økonomiske tilsynsmyndigheder med henblik på at dele eksperter på tværs af medlemslandene. Dette netværk foreslås oprettet i tilknytning til det Performance Review Body (PRB), som Kommissionen foreslår oprettet som en selvstændig enhed i EASA, og er at sammenligne med det tilsvarende eksisterende netværk på flyvesikkerhedsområdet under forordning (EU) nr. 2018/1139. PRB eksisterer allerede i dag som et rådgivende organ i forhold til Kommissionen med ekspertise inden for lufttrafikstyring og økonomisk regulering, men med forslaget udvides PRBs opgaver og ansvar.

Kommissionen foreslår endvidere, at det enkelte medlemsland kan overføre det ansvarsområde, der vedkommer den økonomiske tilsynsmyndighed for luftfartsområdet, til PRB. I dag gælder denne mulighed også for tilsynsopgaver forbundet med flyvesikkerhed og for fremstillingsfaciliteter på området samt flyvesimulatortræningsanordninger.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag er det muligt for den nationale luftfartsmyndighed både at håndtere den økonomiske regulering og luftfartssikkerhedsopgaver i samme myndighed. Kompromisforslaget muliggør også, at myndigheden kan regulere andre sektorer, såfremt medlemslandene ønsker dette.

Endvidere medfører kompromisforslaget, at myndighedens arbejde i forbindelse med tilsyn på området fortsat kan finansieres af overflyvningsafgiften for både den økonomiske regulering og tilsynet med de flyvesikkerhedsmæssige forhold.

Med kompromisforslaget vil Kommissionen alligevel få mulighed for at fastsætte ansættelses- og udvælgelsesprocedure, og medlemslandene vil ikke kunne overføre ansvarsområdet for økonomisk regulering til PRB.

Præstations- og afgiftsordninger

Kommissionen foreslår, at luftfartstjenesteudbydere skal have en økonomisk certificering, som kan udstedes på baggrund af en tilstrækkelig økonomisk robusthed i form af særlig finansiel styrke og finansiel modstandsdygtighed og en passende ansvar- og forsikringsdækning. Dermed skal en luftfartstjenesteudbyder have både en økonomisk- og luftfartssikkerhedsmæssig certificering for at kunne udøve luftfartstjeneste. I forlængelse heraf foreslår Kommis-



sionen, at en luftfartstjenesteudbyder kun kan designeres som kon-
cessionshaver for en specifik tjeneste for maksimalt 10 år ad gan-
gen, samt at der ikke må være krav om, at luftfartstjenesteudbyde-
ren skal ejes helt eller delvist af det pågældende medlemsland eller
dets statsborgere.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag er det ikke
længere et krav, at luftfartstjenesteudbydere skal besidde et økono-
misk certifikat, og kravene om at have tilstrækkelig økonomisk ro-
busthed sammenlægges med den luftfartssikkerhedsmæssige certi-
ficering. Ligeledes fjernes tidsbegrænsningen på designeringen af
luftfartstjenesteudbyderen, mens der indføres krav om, at den de-
signerede luftfartstjenesteudbyder skal ejes helt eller delvis af det
pågældende medlemsland eller dets statsborgere, ligesom den skal
have sit hovedsæde i pågældende medlemsland.

Kommissionen foreslår endvidere en organisatorisk og økonomisk
adskillelse mellem Air Traffic Service (ATS) *en route* tjenester og
alle andre tjenester (vejr-, luftfartsinformations-, kommunikati-
onstjenester m.m.), således at kernetjenester fortsat skal betragtes
som naturlige monopoler, hvorimod andre tjenester skal betragtes
som tjenester, der i princippet kan indkøbes på markedsvilkår og
dermed være genstand for de almindelige bestemmelser for offent-
ligt indkøb.

De forskellige tjenester varetages i dag hovedsageligt af Naviair og
Luftfartsverket (i lufrummet over Bornholm). Den meteorologiske
luftfartstjenesteudbyder i Danmark er DMI, der er en offentlig sty-
relse under Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet og som sådan
juridisk, organisatorisk, ledelsesmæssigt m.v. adskilt fra Trafiksty-
relsen. Der er derudover en række mindre kommunikations- og na-
vigationstjenester rundt om i landet.

Som begrundelse for den foreslåede adskillelse mellem ATS *en
route* tjenester og andre tjenester henviser Kommissionen til kon-
sekvensanalysen for det tidligere forslag, som viser, at de største ef-
fektivitetsforbedringer kan opnås inden for de andre tjenester.

Kommissionen lægger op til, at valg af andre tjenesteudbydere end
til ATS *en route* tjenester kun kan ske, hvis tjenesten bl.a. har de
fornødne certificeringer, har deres hovedaktivitet i pågældende
medlemsland og hovedsageligt ejes af pågældende medlemsland
eller dets statsborgere.



Kommissionen foreslår, at designerede tjenesteudbydere selv kan vælge at indkøbe støttetjenester, såfremt det sker under markedsvilkår og har en positiv omkostningseffektiv virkning for luftrumsbrugerne.

For så vidt angår indflyvningskontroltjenester, skal lufthavne selv kunne vælge, om de vil købe disse tjenester på markedsvilkår, men for så vidt angår tårn- og indflyvningskontroltjenester med henblik på indflyvningskontrol, skal staten godkende, hvorvidt denne tjeneste må indkøbes på markedsvilkår.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag skal ATS *en route* tjenester og andre tjenester have adskilte regnskaber, mens de tjenester, som udbydes og indkøbes på markedsvilkår, skal etableres i særskilte forretningsenheder.

For metrologiske luftfartstjenesteenheder kan designermuligheden bibeholdes som i dag.

For at imødekomme brugen af droner og andre ubemandede luftfartøjer i det europæiske luftrum, agter Kommissionen igennem anden lovgivning at oprette brugen af en fælles informationstjeneste herfor (en støttetjeneste for droner - CIS), som kan implementeres for hvert medlemsland eller U-space område. Kommissionen foreslår, at den økonomiske regulering for denne kommende nationale tjeneste indskrives i forslaget.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag skal den fælles informationstjeneste efterleve en række krav i forhold til national sikkerhed og militære forhold, have sit hovedsæde i pågældende medlemsland og ejes helt eller delvist af det pågældende medlemsland eller dets statsborgere, dog med enkelte undtagelser.

Kommissionen foreslår at ændre præstationsordningen for luftfartstjenester, så målsætningen fastsættes på Fællesskabsniveau, at præstationsplanerne bliver bindende, og at der bliver målt på, miljøpåvirkning, kapacitet og omkostningseffektivitet. Kommissionen foreslår, at præstationsordningens referenceperiode kan fastsættes til at vare mellem to og fem år. Kommissionen foreslår, at det fremadrettet er tjenesteudbyderne selv, som udarbejder deres respektive præstationsplaner, mens det bliver PRB, der vurderer og godkender dem. Med de gældende regler er det myndigheden, i Danmark Trafikstyrelsen, der står for at udarbejde de nationale præstationsplaner i samarbejde med navigationstjenesteudbyderen, i Danmark Naviair.



I det oprindelige forslag blev der lagt vægt på, at der skulle etableres funktionelle luftrumsblokke (FAB), hvor medlemslande med luftrum op ad hinanden skulle samarbejde omkring lufttrafikstyringen i et større luftrum end det nationale. Merværdien er disse luftrumsblokke har været begrænset, hvorfor Kommissionen nu foreslår, at de funktionelle luftrumsblokke (på tværs af enkeltstater) gøres frivillige, hvorfor de udskrives af forslaget.

I forbindelse med de bindende præstationsmål, foreslår Kommissionen, at såfremt præstationsmålene ikke er opfyldt inden for den fastsatte referenceperiode, kan PRB indføre finansielle sanktioner mod tjenesteudbyderen. For *en route* tjenester foreslår Kommissionen, at PRB kan delegere tjenesten til en anden tjenesteudbyder. Med de gældende regler er der i dag ikke mulighed for direkte at straffe tjenesteudbydere, hvis ikke de lever op til de fastsatte præstationsmål.

Kommissionen foreslår, at netværksforvalteren (EUROCONTROL) også forpligtes til at udarbejde præstationsplaner.

Kommissionen foreslår endvidere, at præstationsplanerne for en givent referenceperiode kan ændres, såfremt det bliver nødvendigt. Denne tilføjelse kan bl.a. ses i lyset af Covid-19 situationen, hvor det har vist sig særligt vanskeligt at ændre præstationsplanerne.

Kommissionen foreslår ydermere at ændre afgiftsordningerne, således at den tilpasses forslaget om, at man går fra nationale præstationsplaner til individuelle præstationsplaner for den enkelte tjenesteudbyder. Kommissionen foreslår i forlængelse heraf, at Kommissionen kan fastsætte en fælles enhedsrate for *en route*, såfremt der opstår kapacitetsproblemer i det europæiske luftrum. Enhedsraten vil i så fald blive beregnet på grundlag af et vægtet gennemsnit af de forskellige enhedsrater for de pågældende luftfartstjenesteudøvere. Indtægterne fra den fælles enhedsrate omfordeles på en sådan måde, så de berørte luftfartstjenesteudøvere opnår neutralitet med hensyn til indtægter.

Kommissionen foreslår endeligt, at afgiften skal kunne gradueres for hele det europæiske luftrum, så det understøtter forbedringer af miljøet eller servicekvalitet, såsom øget brug af bæredygtige alternative brændstoffer, øget kapacitet, reducerede forsinkelser og bæredygtig udvikling. Gradueringen skal være indtægtsneutral for lufttrafiktjenester.



Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag vil det som nu være det enkelte medlemsland, der udarbejder nationale præstationsplaner, i samarbejde med luftfartstjenesteudbyderen. Der til genindføres luftfartssikkerhed som et præstationsmål og præstationsordningens referenceperiode ændres til tre-fem år. Det vil som nu være muligt at anvende FABs, hvormed medlemslande bl.a. kan udarbejde fælles præstationsplaner igennem dette regi. Kompromisforslaget fastholder Kommissionens indførelse af økonomiske incitamer, herunder positive økonomiske incitamer, hvis tjenesteudbyderen overgår præstationsplanene, og tilsvarende negative økonomiske incitamer, hvis tjenesteudbyderen ikke opfylder præstationsplanen. Dog med forbehold for udsving i efterlevelsen af præstationsplanen, som skyldes eksternaliteter, der ligger uden for tjenesteudbyderen kontrol.

Kommissionen får mulighed for at designere eller samle et PRB til at rådgive Kommissionen i dens vurdering af præstationsplanerne, men PRB får ikke mulighed for at sanktionere tjenesteudbydere.

Afgiftsordningen ændres, så den afspejler kompromisforslagets ændringer i præstationsordningen, hvortil muligheden for at fastsætte en fælles enhedsrate bortfalder. I forhold til muligheden for graduering af afgiften, gøres det frivilligt for medlemslandene at implementere en graduering af afgiften. Kommissionen forpligtes til at foretage en nærmere undersøgelse af, hvordan graduering vil påvirke overflyvningsafgiften og bedst kan udformes.

Netværksstyring

Kommissionen foreslår, at netværksforvalteren tildeles en række nye opgaver, herunder optimering af luftrumets udformning, forvalter af lufttrafikregulering og forvalter af kapacitet. Kommissionen foreslår, at Kommissionen selv skal tildeles beføjelser til at udpege netværksforvalteren og om nødvendigt tilføje funktioner til netværksforvalternes rolle gennem delegerede retsakter.

Det vil betyde en ændring, da netværksforvalteren EUROCONTROL (udpeget af Kommissionen) i dag primært har fokuseret på koordination mellem de enkelte funktionelle luftrumsblokke og nationale luftrum, for at muliggøre direkte ruteføring af fly i EU og for at forhindre flaskehalse i luftrummet og overbelastning af systemet.

Kommissionen foreslår, i forlængelse af netværksforvalterens forvaltning af kapacitet, at "Network Operations Plan" gøres bindende.



Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag fremstår det klart, hvilke netværksfunktioner der findes, og at disse skal udføres af medlemslandene og relevante operationelle brugere, med støtte fra netværksforvalteren, ligesom beslutningsprocessen også er stedfæstet gennem 'cooperative decision making process' (CDM). Medlemslandene opretholder dermed bl.a. retten til at udforme og forvalte eget luftrum.

Overordnet indføres der et principielt forbehold for, at medlemslandene har suverænitet over eget luftrum og dertil forbehold for militære forhold og den offentlige sikkerhed.

Luftrum, interoperabilitet og teknologisk innovation

Kommissionen foreslår, at netværksforvalteren i samarbejde med Kommissionen forpligtes til at oprette en europæisk elektronisk aeronautisk informationsinfrastruktur.

Kommissionen foreslår, at konceptet om fleksibel brug af luftrum udføres i overensstemmelse med ATM Masterplan. ATM Masterplan, oprindeligt udviklet af Kommissionen og EUROCONTROL, er en køreplan, der forbinder ATM-forsknings- og udviklingsaktiviteter med implementeringsscenerier, for at nå præstationsmålene for det fælles europæiske luftrum.

Kommissionen foreslår, at der indføres krav om koordination i udviklingen af nye ATM-teknologier. Dette skal sikre, at de forskellige aktører i Single European Sky ATM Research (SESAR), som er den teknologiske del af SES, har en gnidningsfri og rettidig overgang fra ide til udvikling til implementering.

Kommissionen foreslår endeligt, at den kan fastsætte fælles projekter og styringsmekanismer til implementering af væsentlige operationelle ændringer, som identificeres i ATM-masterplanen.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag lægges der bl.a. mere vægt på, at de fælles projekter har opnået en tilstrækkelig modenhed i dets udvikling, før der fastsættes krav om udrulning og implementering.

Afsluttende bestemmelser

Kommissionen foreslår, at Kommissionen tildeles beføjelse til at vedtage delegerede retsakter vedrørende nærmere bestemmelser for krav til den økonomiske certificering og tilføjelse af tjenester til netværksforvalterens opgaveportefølje.



Dette er ikke længere en del af det portugisiske formandskabs kompromisforslag I kompromisforslaget er der foretaget flere justeringer for at skabe mere klarhed i forslaget og sikre overensstemmelse med de øvrige ændringer fra kompromisforslaget.

Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets transportudvalg (TRAN) behandler forslaget med Marian-Jean Marinescu (EPP/RO) som ordfører.

Europa-Parlamentet betænkning foreligger endnu ikke.

Nærhedsprincippet

Kommissionen vurderer, at medlemslandenes foranstaltninger ikke alene kan sikre en optimal opbygning af kapacitet og sikkerhed og samtidig reducere omkostningsniveauet for EU's lufttrafikstyringstjenester.

Området er allerede reguleret på fællesskabsniveau, og regeringen er derfor enig i, at nærhedsprincippet er overholdt.

Gældende dansk ret

Området er i dag reguleret af forordning (EF) nr. 549/2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum, forordning (EF) nr. 550/2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum og forordning (EF) nr. 551/2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum.

Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

I Kommissionens forslag var der et krav om total uafhængighed mellem de nationale tilsynsmyndigheder, hvilket forventedes at medføre ny lovgivning i form af oprettelsen af den nye myndighed og overførelsen af dens beføjelser.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag er der ikke længere et krav om total uafhængighed, og kompromisforslaget vurderes derfor ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Økonomiske konsekvenser



Statsfinansielle konsekvenser

Der er i det portugisiske formandskabs kompromisforslag taget højde for, at der går et væsentligt bidrag fra luftfarten til fx DMI's infrastruktur, hvormed kompromisforslaget umiddelbart vil have færre statsfinansielle konsekvenser i forhold til Kommissionens forslag.

De opgaver, som Kommissionen foreslår at tilføre de nationale tilsynsmyndigheder, varetages allerede i dag af Trafikstyrelsen, og derfor vil denne del af Kommissionens forslag som udgangspunkt ikke medføre statsfinansielle konsekvenser.

Hvis Danmark vælger at udbyde flyvemeteorologiske tjenester, hvilket dog ikke er et krav i det portugisiske formandskabs kompromisforslag, kan det have negative statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser.

Såfremt dele af de nuværende opgaver splittes op på flere leverandører vil det fragmentere og potentielt svække den nuværende levering af meteorologiske tjenester for den militære luftfart, den ikke-kommercielle civile luftfart, og samfundet som helhed. Det skyldes, at meteorologiske tjenester til såvel luftfarten og den almindelige befolkning (eksempelvis til vejrudsigter og varsler) frembringes integreret ved hjælp af den samme infrastruktur på baggrund af en kontinuerlig indsats de sidste 30 år for at effektivisere det meteorologiske område på tværs af almen- og flyvemeteorologi og på tværs af civil- og militærflyvemeteorologi. Hvis muligheden for disse synergieffekter bortfalder, kan det, alt andet lige, have negative statsfinansielle konsekvenser i forhold til at levere public services, ligesom Forsvaret antageligt vil skulle betale mere for den samme service eller imødesee en nedskalering af den eksisterende service. Som afledt effekt risikerer dette også at medføre kvalitetsforringelser for DMI's tjeneste i Grønland.

Dertil kommer, at ikke alle lufthavne er kommercielt interessante. Staten er forpligtiget til at levere meteorologiske services til alle lufthavne, og statens udgifter til at opretholde meteorologiske services til de mindre lufthavne kan stige, når ovenstående synergieffekter bortfalder.

I dag samarbejder vejrtjenester på tværs af landegrænser for at levere meteorologiske services til luftfarten. DMI har bl.a. etableret et samarbejde med svenske SMHI, som sikrer effektivisering gennem stordriftsfordele og harmonisering.



Samlet set kan udbud af meteorologiske services til luftfarten resultere i højere omkostninger, da de nationale meteorologiske institutter (i Danmark DMI) fortsat vil skulle opretholde den eksisterende infrastruktur til bl.a. vejrudsigter og ydelser til Forsvaret.

For så vidt angår Naviairs aktiviteter vil forslaget ikke have statsfinansielle konsekvenser, da selskabets økonomi ikke hviler på Finansloven.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vil betyde, at en række tjenester kan blive genstand for de almindelige bestemmelser for offentligt indkøb, som muligvis kunne medføre positive samfundsøkonomiske konsekvenser, da det potentielt kan være med til at reducere luftfartstjenesteudbydernes omkostninger. Dette afhænger dog af, om der reelt kan skabes et velfungerende marked for tjenesteydelserne, hvilket ikke vurderes at være godtgjort tilstrækkeligt.

Omvendt kan forslaget have visse negative samfundsmæssige konsekvenser, såfremt eksisterende grænseoverskridende samarbejder inden for vejrtjenester kan blive vanskeliggjort. Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag gives der mulighed for at designere vejrtjenesterne, hvorfor dette vurderes at være en mindre risiko.

Herudover er der nogle andre elementer i forslaget, hvor det på nuværende tidspunkt er usikkert, om de vil medføre samfundsøkonomiske konsekvenser.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det portugisiske formandskabs kompromisforslag vil kunne få økonomiske konsekvenser for Naviair, da Naviair og andre tjenesteudbydere forpligtes til at stille deres data til rådighed. Prisen for disse data er endnu ikke fastlagt.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-Specialudvalg for transport med frist fredag den 16. oktober 2020.



Der er modtaget følgende høringssvar:

Dansk Erhverv

Høringssvar til høring om revision af Single European Sky Act II+ (KOM (2020) 579)

Dansk Erhverv har modtaget høringen om revision af Single European Sky-forordningerne d. 25. september 2020.

Nærværende forslag hænger sammen med Kommissionens forslag (KOM (2020) 577) om revision af EASA-forordningen og oprettelsen af et Performance Review Body.

Kommissionens forslag har til hensigt at skabe af en klarere lovgivningsramme for SES-lovgivningen ved at samle fire SES-forordninger i én retsakt samt realisere det overordnede formål om at sikre effektiviteten i måden, hvorpå EU's luftrum administreres.

Dansk Erhverv støtter formålet om at forenkle og modernisere lovgivningsrammen for Single European Sky. På nuværende tidspunkt er det europæiske luftrum ikke tilstrækkelig harmoniseret til at opfylde målsætningerne om et integreret Single European Sky som en del af den fælles transportpolitik.

Dansk Erhverv støtter realiseringen og implementeringen af Single European Sky. Dansk Erhverv bakker op om tilpasninger i lovgivningen, der øger effektiviteten i luftfartstjenesterne og mindsker fragmenteringen i den europæiske lufttrafiks styringssystemer, der er forudsætningen for at forbedre det europæiske lufttrafiksystems konkurrenceevne.

Der er både kapacitetsmæssige og omkostningsmæssige fordele ved en reduktion af fragmenteringen af det europæiske luftrum samt at sikre en mere branchedrevet tilgang til SES, der kan forbedre luftrumsbrugeres behov og begrænse forsinkelser mest muligt.

Dansk Erhverv forholder sig positive til forslaget, der indeholder vigtige målsætninger og elementer, der kan medvirke til at få gennemført SES og rettet op på nuværende ineffektivitet i systemet.

Dansk Erhverv kan tilslutte sig strukturelle tiltag og ændringer i det institutionelle set-up, der kan medvirke til miljøvenlig udnyttelse af luftrummet, således at sektoren klimaaftryk mindskes i overensstemmelse bl.a. Green Deal.



Naviair

Naviair skal først og fremmest takke for muligheden for at komme med bemærkninger til forslagene om hhv. SES II+ og PRB. Vi er godt i gang med at se på det store materiale og delelementerne heri for at se nærmere på, hvilken potentiel indflydelse det vil komme til at have på Naviairs virksomhed.

Umiddelbart forekommer SES II+ til at være fremtidsorienteret i forhold til at omfatte droneområdet og have fokus på miljø og data-deling – alle områder, som vi finder særdeles relevante, men samtidig ser vi også forslaget i sin nuværende form som blivende et omfattende opgør med den eksisterende struktur på luftfartsområdet i Danmark og for Naviair som samlet virksomhed.

Vi ser frem til at arbejde mere med materialet og deltager meget gerne i udarbejdelse af nærmere analyser af konsekvenser ved forslaget.

Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) og DI Transport

EU-specialudvalg for Transport: Bemærkninger til Kommissionens forslag til revision af SESII+ samt EASA-forordningen

Transportministeriet har med mail af 25. september 2020 anmodet om eventuelle kommentarer til ovennævnte forslag fra EU-Kommissionen. Nedenstående bemærkninger afgives på vegne af Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport.

Formålet med forslaget til revision af Single European Sky Act II+ er, at sikre realiseringen af det overordnede formål om forbedring af effektiviteten i styringen af EU's luftrum. Forslaget skal således rette op på nuværende ineffektivitet i systemet, der ikke mindst betyder, at de betydelige forventninger om brændstofeffektivisering, der er indeholdt i de oprindelige SES-mål, aldrig er blevet realiseret.

Vi støtter op alle initiativer, der effektivt vil medvirke til effektivisering af luftrumsstyringen. Det gælder reduktion af omkostninger ved benyttelse af luftrummet, og ikke mindst realiseringen af den brændstofeffektivisering, som SES-pakken, og senest Green Deal, har givet et endnu uopfyldt løfte om. Vi skal i sammenhæng med brændstofeffektivisering henviser til, at netop effektiviseringen af luftrummet indgår som en central forudsætning i Luftfartens Kli-



mapartnerskabs anbefalinger. For de samlede danske luftfarts-emissioner indregnes SES-bidraget med 4 % i forhold til realisering af målsætningerne for 2030.

Der lægges med forslaget op til en række præciseringer og opstramninger af de gældende regler. Forslaget synes at indeholde flere gode elementer, f.eks. muligheden for takstrabat, når en bruger flyver med bæredygtigt flybrændstof samt en betoning af, at det samlede netværk er vigtigere end lokale hensyn. Det er naturligvis positivt.

Der lægges op til, at der på overordnet EU-plan årligt fastlægges mål for det samlede netværk. Det er således mål som de enkelte medlemslande er forpligtet til at indarbejde i de nationale planer, og som skal godkendes af Performance Review Body (PRB). I tilfælde af non-compliance følger en omstændelig 3-trins proces, hvorefter PRB ultimativt kan fastlægge det pågældende lands mål. Det fremgår ikke af teksten om PRB har sanktionsmuligheder, såfremt det pågældende land ikke opfylder målsætningerne. Det har betydning for forslagets reelle effektivitet, og bør klarlægges. Det bemærkes hertil, at forslaget alene indeholder sanktionsbestemmelser fra den enkelte medlemsstat overfor dens egne aktører.

Vi føler os ikke betrygget i, at ændringerne reelt vil sikre den fornødne effektivisering af luftrummet og dermed vil kunne levere på den lovede emissionsreduktion.

Vi anbefaler derfor, at Danmark i den videre proces prioriterer lovgivningens kapabilitet til at levere på de overordnede mål. Det kan i den forbindelse overvejes at arbejde for, at forordningens tekster styrkes med henblik på at øge omfanget af "free route airspace" i den sydlige del af EU / EØS-territoriet. Det tankesæt praktiseres allerede i Nordeuropa, først indført i det dansk-svenske luftrum og siden udbygget i det meste af Borealis-alliancens område - fra de baltiske lande i øst til Island i vest. Der er derfor ikke udfordringer med zig-zag flyvninger i den nordligste del af Europa, og dermed heller ikke med at realisere brændstoffeffektiviseringer. Problemerne ligger fra Tyskland og sydpå. Det forhold er præcis grunden til, at klimapartnerskabet ikke indregner 10 %, men 4 % i effektiviseringspotentiale.

Forslaget lægger endvidere op til en organisatorisk adskillelse mellem den nationale myndighed og de aktører myndigheden skal føre tilsyn med. Flere lande, herunder Danmark, har gennemført en sådan adskillelse. Forslaget giver de lande, der endnu ikke har gen-



nemført separationen 48 måneder til at gennemføre den. Adskillelsen er et vigtigt element i effektiviseringen, så vi anbefaler derfor, at Danmark arbejder for en væsentlig kortere frist.

Formålet med ændringer i EASA-forordningen er at etablere hjemmel for, at EASA kan varetage rollen som Performance Review Body, jf. SES-forordningen. Vi er enige i målet om uafhængighed fra andre ATM-interesser, men anbefaler dog, at det grundig overvejes om den rolle er forenelig med EASA's primære opgave som luftfartssikkerhedsorgan.

Vi har derudover ikke andre bemærkninger til forslaget om EASA-forordningen.

Vi står naturligvis til rådighed for videre dialog.

Organisationer, som har afgivet høringssvar, men ikke havde bemærkninger:

- Foreningen af Rådgivende Ingeniører

Generelle forventninger til andre landes holdninger

De fleste medlemslande har generelt være skeptiske over for Kommissionens forslag.

Kommissionen forslag har været behandlet på rådsarbejdsgruppemøder under henholdsvis det tyske og det portugisiske formandskab. Fra disse møder fremgår det, at medlemslandene generelt mener, at Kommissionens forslag går for vidt, særligt i forhold til overførelse af kompetencer fra medlemslandene til netværksforvalterrollen, kravene til den nye økonomiske tilsynsmyndighed og kravet om opdelingen af ATS *en route* tjenester og andre tjenester.

Medlemslandene har derimod udtrykt generel opbakning til det portugisiske formandskabs kompromisforslag.

Regeringens generelle holdning

Regeringen er af den opfattelse, at der er tale om et forslag af potentiel stor rækkevidde, hvilket særligt ses for flere af de nye tiltag i forslaget, som er indarbejdet i forbindelse med omarbejdningen af forslaget fra 2013. Regeringen mener derfor, at Kommissionen principielt bør fremlægge en konsekvensanalyse for de nye tiltag, som Kommissionen har indarbejdet forslaget.



Det er hertil essentielt for regeringen, at tiltagene i forslaget ikke kompromitterer Danmarks forpligtigelse gennem Chicago Konventionen til at have fuldstændig og udelukkende højhedsret over luft rummet vores territorium, så Forsvaret fortsat kan gennemføre nødvendig træning og operationer med kort varsel, og et højt sikkerhedsniveau for den civile luftfart sikres.

Regeringen støtter Kommissionens overordnede målsætning med forslaget, herunder at fastholde og øge ambitionsniveauet for SES med henblik på at høste miljømæssige, kapacitetsmæssige og omkostningsmæssige fordele ved en reduktion af fragmenteringen af det europæiske luftrum.

Det er dog væsentligt for regeringen at sikre, at de foreslåede bestemmelser om nationale myndigheder ikke ændrer den danske måde at organisere myndighederne på med Trafikstyrelsen som national tilsynsmyndighed og Naviair som selvstændig offentlig virksomhed ejet af Transportministeriet. Det bør også være muligt, at DMI som offentlig institution kan fortsætte som vejrtjenesteleverandør. Herunder at ressourcemæssige spørgsmål fortsætter med at være en national kompetence. Regeringen mener, at det bør være op til det enkelte medlemsland at organisere sine myndigheder mest hensigtsmæssigt.

Regeringen mener, at det økonomiske certificeringskrav til finansiel robusthed, som findes i Kommissionens forslag, skal tage højde for, at der kan forekomme helt særlige hændelser, såsom COVID-19 eller andre beslutninger taget enten nationalt eller på EU-niveau, som er udenfor tjenesteudbyderens kontrol (fx tilbageholdelse af betaling), for at tilsikre at tjenesteudbyderen ikke mister sin certificering midt i en midlertidig krise.

Regeringen er af den holdning, at forslaget ikke må medføre unødige administrative og økonomiske konsekvenser for myndighederne, lufttrafiktjenesteudbydere og luftfartsselskaberne. Forslaget må ligeledes ikke komme til at skabe usikkerhed omkring forsyningssikkerhed af lufttrafiktjenester.

Regeringen er opmærksom på, at de mindre lufthavne, der beflyves med lav frekvens, og som i dag betjenes med lufthavnsudgifter, potentielt ikke vil blive betjent, hvis det ikke er muligt at opnå stor driftsfordele i den integrerede betjening af luftfart, forsvar og civilsamfund. Det er vigtigt for regeringen, at tjenesteydere, i kraft af den volumen af tjenester, de leverer, har tilstrækkelig kapacitet til at kunne håndtere kriser og nedbrud og operere kontinuerligt. Det



er derfor centralt for regeringen, at den meteorologiske infrastruktur, som alle tjenester hviler på, fortsat kan medfinansieres af luftfarten.

Regeringen er skeptisk overfor, at der i Kommissionens forslag lægges op til, at PRB gives beføjelser til økonomisk at sanktionere tjenesteudbydere og i sidste ende kunne uddelegere deres funktion til en anden tjenesteudbyder, såfremt de ikke overholder deres præstationsplan. Regeringen mener ikke, at dette forslag er foreneligt med medlemslandenes ansvar over eget luftrum. Det bør i stedet være den certificerende og designerende nationale myndighed, som har beføjelser over disse tjenesteudøvere, hvilket også er afspejlet i det portugisiske formandskabs kompromisforslag.

Regeringen stiller sig positiv over for præstationsordningen og at inddrage luftrumsbrugere, da det foreslåede på de pågældende områder flugter med dansk praksis samt danske målsætninger.

Regeringen stiller sig skeptisk over for en udbygning af netværksforvalters beføjelser, som Kommissionen lægger op til, idet Kommissionens forslag tildeler netværksforvalteren beføjelse til at udforme dansk luftrum, som i dag er et nationalt anliggende. Regeringen støtter det portugisiske formandskabs kompromisforslag, hvor disse beføjelser ikke tildeles netværksforvalteren.

Regeringen mener, at beslutningsprocessen, hvorigennem netværksforvalteren kan træffe beslutninger (også kaldet Cooperative Decision Making - CDM), skal styrkes og præciseres, således at luftfartsmyndighederne, såvel som de militære myndigheder, deltager i de besluttende organer, samt har mulighed for at afvise beslutninger, der går mod nationale interesser, selvom det ikke gavner det europæiske netværk.

Regeringen mener, at der er store fordele med den nuværende danske integrerede civile og militære kontrol. Det er vigtigt for regeringen, at denne kontrol ikke kompromitteres eller umuliggøres ved kravene i forslaget.

Regeringen stiller sig generelt positivt over for det portugisiske formandskabs kompromisforslag.

Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 20. maj 2021.



Folketingets Europaudvalg har fået forelagt Kommissionens forslag til orientering den 4. december 2020.

Grund- og nærhedsnotatet er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 17. november 2020.



2. Kommissionens ændringsforslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139, hvad angår Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA) kapacitet til at fungere som præstationsevalueringsorgan for det fælles europæiske luftrum (EASA-forslaget)

KOM (2020) 577

Resumé

Kommissionen har den 22. september 2020 fremsat et ændringsforslag vedrørende Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA) kapacitet til at fungere som præstationsevalueringsorgan for det fælles europæiske luftrum (EASA-forslaget). Forslaget er en del af den reviderede SES II+ pakke.

Kommissionen ønsker med det fremsatte forslag at etablere en permanent Performance Review Body (PRB)-funktion, der udøves af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA). Etableringen af denne funktion kræver en række ændringer for dels at oprette det nye organ i EASA, og dels for at sikre at PRB etableres med den nødvendige uafhængighed, ekspertise, og de påkrævede ressourcer til at løse de opgaver, som foreslås i det andet forslag i pakken om gennemførelsen af det fælleseuropæiske luftrum (SES II+ forslaget). Der er derfor en tæt sammenhæng mellem forslagene i pakken.

Det portugisiske formandskab har fremsat et kompromisforslag til dette forslag, som afspejler ændringerne i SES II+ forslaget. Med kompromisforslaget udgår PRBs påtænkte nye funktioner, hvormed PRBs forankring i EASA bortfalder. I stedet kan Kommissionen vælge at designere en PRB til at rådgive den i vurderingen af de nationale præstationsplaner. Det betyder, at PRB-funktionen fastholdes, som den er i dag.

Regeringen stiller sig generelt positivt over for det portugisiske formandskabs kompromisforslag.

Baggrund

Som en del af den reviderede SES II+ pakke har Kommissionen den 22. september 2020 fremsat et ændringsforslag vedrørende



Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA) kapacitet til at fungere som præstationsevalueringsorgan for det fælles europæiske luftrum (EASA-forslaget).

SES II+ pakken indeholder regler, der skal styrke implementeringen af det fælles europæiske luftrum til gavn for borgerne, luftbrugerne og klimaet. SES blev lanceret af Kommissionen i 2004 og 2009 med lovpakkerne SES I og SES II. I 2013 fremsatte Kommissionen forslag til en SES II+ pakke, der dog aldrig blev vedtaget. Det nye forslag er en revideret udgave af dette forslag.

Med forslaget ønsker Kommissionen at etablere en permanent Performance Review Body (PRB)-funktion, der udøves af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA). Etableringen af denne funktion kræver en række ændringer, for dels at oprette det nye organ i EASA, og dels for at sikre at PRB etableres med den nødvendige uafhængighed, ekspertise, og de påkrævet ressourcer til at løse de opgaver, som foreslås i SES II+ forslaget. Ændringsforslaget er derfor i høj grad kendetegnet ved, at den fastsætter strukturen af PRB, sikrer uafhængigheden fra EASA og specificerer kompetencerne til de nyoprettede funktioner i PRB.

PRB's rolle og opgaver vil blive hjemlet i SES II+ forslaget, og de to forslag er derfor indbyrdes afhængige.

Forslaget er oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 21. oktober 2020. Forslaget er fremsat med hjemmel i TFEU artikel 100, stk. 2, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TFEU artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Det portugisiske formandskab har præsenteret udkast til kompromisforslag for både SES II+ forslaget og EASA-forslaget. I kompromisforslaget fastholder man PRB-funktionen, som den er i dag, hvor det er Kommissionen, der kan designere et PRB til at rådgive den i vurderingen af de nationale præstationsplaner.

Med kompromisforslag bortfalder størstedelen af ændringerne til EASA-forslaget dermed, da PRB ikke ønskes at blive et permanent organ etableret i EASA.

Formål og indhold

Kommissionens overordnede formål med SES II+ pakken er at forbedre den samlede effektivitet af den måde, hvorpå det europæiske luftrum er organiseret og styret, gennem en reform af den industri,



der leverer luftfartstjenester (ANS). For Kommissionen er et vigtigt element heri etableringen af en permanent Performance Review Body (PRB).

Kommissionens ændringsforslag fastlægger sammensætningen af og de relevante krav til organerne og funktionsindehaverene med henblik på at gøre det muligt for EASA at fungere som PRB. De opgaver og beføjelser, der skal tildeles EASA til disse formål, er fastlagt i SES II+ forslaget. De omfatter vurdering og godkendelse af de udpeget lufttrafiktjenesteudbyders præstationsplaner, rådgivning til Kommissionen vedrørende Network Performance Plan, overvågning af Performance og verifikation af enhedsrater for udbydere af lufttrafiktjenester.

PRB eksisterer i dag som et rådgivende organ i Kommissionen med ekspertise inden for lufttrafikstyring og økonomisk regulering. PRB's opgave er at assistere Kommissionen i dens vurdering af medlemslandenes præstationsplaner.

Med det portugisiske formandskabs kompromisforslag bortfalder de nye påtænkte funktioner for PRB, og PRB forbliver i den rådgivende rolle, som PRB har i dag.

Kommissionens forslag til ændring af EASA-forordningen, som indeholdte bestemmelser om implementering af det fælles europæiske luftrum (SES), den interne organisering af PRB, arbejdsgangene i PRB samt finansiering er dermed i det store hele bortfaldet.

Kommissionen vil dog gennem gennemførselsretsakter kunne designere et rådgivende PRB og udpege dets formand og medlemmer i henhold til SES II+ forslaget.

Europa-Parlamentets udtalelser

Sagen behandles i Europa-Parlamentets transportudvalg (TRAN-udvalget).

Europa-Parlamentet betænkning foreligger endnu ikke.

Nærhedsprincippet

Artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde giver EU ret til at handle på dette område, som er et område med delt kompetence. For så vidt angår ændringsforslaget, falder beføjelsen til at vurdere og godkende præsentationsplanerne allerede under Kommissionskompetence, hvorfor oprettelsen af



PRB med de beføjelser, som følger, vurderes at overholde nærhedsprincippet.

Gældende dansk ret

Området er i dag reguleret af de gældende EU-forordninger.

Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have lovgivningsmæssige konsekvenser.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-Specialudvalget for transport med frist den fredag den 16. oktober 2020.

Der er modtaget følgende høringssvar:

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv har modtaget høringen om revision af EASA-forordningen d. 25. september 2020.



Forslaget hænger sammen med Kommissionens forslag (KOM (2020) 579) om revision af Single European Sky 2+.

Nærværende høringssvar skal derfor ses i sammenhæng med høringssvaret til forslaget om revisionen af Single European Sky 2+.

Dansk Erhverv støtter generelt en sikker og effektiv trafikstyring af den europæiske luftfart.

Implementeringen af Single European Sky er i den henseende et vigtigt skridt på vejen.

Dansk Erhverv støtter overordnet Kommissionens forslag til revision af EASA-forordningen vedr. et Performance Review Body.

Dansk Erhverv kan støtte tilgangen om, at det nye Performance Review Body etableres med tilstrækkelig uafhængighed, der sikrer adskillelse mellem udførelsen af opgaverne vedrørende 'performance' for det fælles europæiske luftrum og agenturets aktiviteter som sikkerhedsmyndighed.

Der lægges op til, at finansieringen af det nye Performance Review Body skal findes ved gebyrer og afgifter pålagt luftfartstjenesteudbydere. Det er i den forbindelse vigtigt, at de økonomiske byrder står mål med fordelene ved det nye organ, og at luftfartsbranchen i sidste ende ikke unødigt rammes i en i forvejen vanskelig økonomisk situation som følge af covid-19.

Der henvises i øvrigt til høringssvaret for forslaget om revision af Single European Sky 2+.

Naviair:

Naviair skal først og fremmest takke for muligheden for at komme med bemærkninger til forslagene om hhv. SES II+ og PRB. Vi er godt i gang med at se på det store materiale og delelementerne heri for at se nærmere på, hvilken potentiel indflydelse det vil komme til at have på Naviairs virksomhed.

Umiddelbart forekommer SES II+ til at være fremtidsorienteret i forhold til at omfatte droneområdet og have fokus på miljø og data-deling – alle områder, som vi finder særdeles relevante, men samtidig ser vi også forslaget i sin nuværende form som blivende et omfattende opgør med den eksisterende struktur på luftfartsområdet i Danmark og for Naviair som samlet virksomhed.



Vi ser frem til at arbejde mere med materialet og deltager meget gerne i udarbejdelse af nærmere analyser af konsekvenser ved forslaget.

Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) og DI Transport

EU-specialudvalg for Transport: Bemærkninger til Kommissionens forslag til revision af SES II+ samt EASA-forordningen

Transportministeriet har med mail af 25. september 2020 anmodet om eventuelle kommentarer til ovennævnte forslag fra EU-Kommissionen. Nedenstående bemærkninger afgives på vegne af Brancheforeningen Dansk Luftfart og DI Transport.

Formålet med forslaget til revision af Single European Sky Act II+ er, at sikre realiseringen af det overordnede formål om forbedring af effektiviteten i styringen af EU's luftrum. Forslaget skal således rette op på nuværende ineffektivitet i systemet, der ikke mindst betyder, at de betydelige forventninger om brændstoffeffektivisering, der er indeholdt i de oprindelige SES-mål, aldrig er blevet realiseret.

Vi støtter op alle initiativer, der effektivt vil medvirke til effektivisering af luftrumsstyringen. Det gælder reduktion af omkostninger ved benyttelse af luftrummet, og ikke mindst realiseringen af den brændstoffeffektivisering, som SES-pakken, og senest Green Deal, har givet et endnu uopfyldt løfte om. Vi skal i sammenhæng med brændstoffeffektivisering henviser til, at netop effektiviseringen af luftrummet indgår som en central forudsætning i Luftfartens Klimapartnerskabs anbefalinger. For de samlede danske luftfartsemissioner indregnes SES-bidraget med 4 % i forhold til realisering af målsætningerne for 2030.

Der lægges med forslaget op til en række præciseringer og opstramninger af de gældende regler. Forslaget synes at indeholde flere gode elementer, f.eks. muligheden for takstrabat, når en bruger flyver med bæredygtigt flybrændstof samt en betoning af, at det samlede netværk er vigtigere end lokale hensyn. Det er naturligvis positivt.

Der lægges op til, at der på overordnet EU-plan årligt fastlægges mål for det samlede netværk. Det er således mål som de enkelte medlemsstater er forpligtet til at indarbejde i de nationale planer, og som skal godkendes af Performance Review Body (PRB). I tilfælde af non-compliance følger en omstændelig 3-trins proces, hvorefter PRB ultimativt kan fastlægge det pågældende lands mål.



Det fremgår ikke af teksten om PRB har sanktionsmuligheder, såfremt det pågældende land ikke opfylder målsætningerne. Det har betydning for forslagetets reelle effektivitet, og bør klarlægges. Det bemærkes hertil, at forslaget alene indeholder sanktionsbestemmelser fra den enkelte medlemsstat overfor dens egne aktører.

Vi føler os ikke betrygget i, at ændringerne reelt vil sikre den fornødne effektivisering af luftrummet og dermed vil kunne levere på den lovede emissionsreduktion.

Vi anbefaler derfor, at Danmark i den videre proces prioriterer lovgivningens kapabilitet til at levere på de overordnede mål. Det kan i den forbindelse overvejes at arbejde for, at forordningens tekster styrkes med henblik på at øge omfanget af "free route airspace" i den sydlige del af EU / EØS-territoriet. Det tankesæt praktiseres allerede i Nordeuropa, først indført i det dansk-svenske luftrum og siden udbygget i det meste af Borealis-alliancens område - fra de baltiske lande i øst til Island i vest. Der er derfor ikke udfordringer med zig-zag flyvninger i den nordligste del af Europa, og dermed heller ikke med at realisere brændstoffeffektiviseringer. Problemerne ligger fra Tyskland og sydpå. Det forhold er præcis grunden til, at klimapartnerskabet ikke indregner 10 %, men 4 % i effektiviseringspotentiale.

Forslaget lægger endvidere op til en organisatorisk adskillelse mellem den nationale myndighed og de aktører myndigheden skal føre tilsyn med. Flere lande, herunder Danmark, har gennemført en sådan adskillelse. Forslaget giver de lande, der endnu ikke har gennemført separationen 48 måneder til at gennemføre den. Adskillelsen er et vigtigt element i effektiviseringen, så vi anbefaler derfor, at Danmark arbejder for en væsentlig kortere frist.

Formålet med ændringer i EASA-forordningen er at etablere hjemmel for, at EASA kan varetage rollen som Performance Review Body, jf. SES-forordningen. Vi er enige i målet om uafhængighed fra andre ATM-interesser, men anbefaler dog, at det grundig overvejes om den rolle er forenelig med EASA's primære opgave som luftfartssikkerhedsorgan.

Vi har derudover ikke andre bemærkninger til forslaget om EASA-forordningen.

Vi står naturligvis til rådighed for videre dialog.

Organisationer, som har afgivet hørings svar, men ikke havde bemærkninger:



- Foreningen af Rådgivende Ingeniører

Generelle forventninger til andre landes holdninger

De fleste medlemslande har generelt være skeptiske over for Kommissionens forslag, herunder også etableringen af PRB i EASA. Den primære skepsis har dog været tilknyttet PRB's beføjelser beskrevet i Kommissionens SES II+ forslag.

Generelt er der fra medlemslandene bred opbakning til, at PRB ikke skal have beslutningskraft, det vil sige, at PRB bør fortsætte med at være et rådgivende organ. Samtidig er der konsensus om, at PRB, uanset konkret placering, skal agere uafhængigt af andre aktører i systemet. Der er også konsensus blandt medlemslandene om, at en endelig holdning til forslaget afhænger af udfaldet af SES II+ forslaget.

Medlemslandene har udtrykt generel opbakning til det portugisiske formandskabs kompromisforslag.

Regeringens generelle holdning

Regeringen har overordnet kunne støtte Kommissionens forslag til oprettelsen af PRB og har derfor været positiv overfor oprettelsen af en PRB-funktion med en organisatorisk og økonomisk uafhængighed, samt de nødvendige kompetencer og ekspertviden.

Kommissionens forslag er en videreførelse af den proces, der allerede er etableret i dag, men hvor Kommissionen lægger op til, at godkendelser vil ske i regi af en myndighed, som er uafhængig af Kommissionen. Regeringen finder det i den forbindelse vigtigt, at hvis PRB skulle ende med at blive placeret i EASA, skal det sikres, at EASA med ændringsforslaget ikke får direkte finansiering gennem en route afgifter.

Det er vigtigt for regeringen, at PRB ikke får beføjelser til at sanktionere lufttrafiktjenesteudbydere for manglende overholdelse af deres præstationsplaner mv. Regeringen mener i stedet, at dette er en national kompetence, som tilhører den nationale certificerende og eventuelt designerende myndighed.

Selv om regeringen overordnet har kunne støtte Kommissionens oprindelige forslag, stiller regeringen sig også generelt positiv overfor det portugisiske formandskabs kompromisforslag, hvor der ikke ændres i organiseringen af PRB.



Regeringens endelig holdning til forslaget vil være betinget af udfaldet af SES II+ forslag, da det er denne forordning, der fastlægger, hvor vidtgående beføjelser PRB vil få.

Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 20. maj 2021.

Grund- og nærhedsnotatet er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 17. november 2020.



3. Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej (udlejningsdirektivet)

KOM (2017) 282 final

Revideret notat

Nye afsnit er markeret med en streg i marginen.

Resumé

Europa-Kommissionen fremsatte den 31. maj 2017 et forslag til ændring af direktiv nr. 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad vej. Forslaget er en del af den såkaldte vejpakke.

Det overordnede mål med ændringsdirektivet er at skabe et ensartet regelsæt for brug af lejede køretøjer til godstransport samt at skabe lige vilkår for godskørsel på landevejene i EU.

Med forslaget får virksomheder mulighed for at anvende udlejningskøretøjer fra EU inden for EU. Virksomhederne får således mulighed for at anvende udlejningskøretøjer indregistreret i et andet medlemsland end det medlemsland, hvor virksomheden er etableret.

Medlemsstaterne kan imidlertid begrænse både udenlandske og nationale transportvirksomheders brug af det lejede køretøj, hvis køretøjet er indregistreret i et andet EU-land end det, hvor virksomheden er etableret. Medlemsstaterne kan dog først begrænse brugen efter en periode på 4 måneder i et givet kalenderår.

Forslaget indebærer endvidere, at medlemsstaternes mulighed for at begrænse egne virksomheders brug af udlejningskøretøjer, som udfører firmakørsel med køretøjer over 6 tons, udgår.

Det vurderes, at forslaget vil medføre statsfinansielle konsekvenser i form af et reduceret provenu fra bil- og transportrelaterede afgifter i Danmark som følge af udflagning af dele af bestanden af dansk indregistrerede køretøjer.



Det vurderes, at forslaget muligvis kan have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser i form af omkostningsbesparelser for de danske transportvirksomheder.

Danmark støtter, at der skabes et ensartet og klart regelsæt for brug af udlejningskøretøjer i EU, der sikrer transportvirksomheder lige adgang til markedet for udlejningskøretøjer, idet man fra dansk side i forhandlingerne har arbejdet for, at minimumsperioden for brug af lejede køretøjer forkortes, og at forslagets anvendelsesområde for så vidt angår køretøjernes størrelse begrænses.

Formandskabets kompromisforslag imødekommer på centrale punkter danske bekymringer med hensyn til risikoen for udflagning af dansk indregistrerede køretøjer med deraf følgende mindre provenu.

Baggrund

Europa-Kommissionen (herefter benævnt "Kommissionen") har ved KOM-nr. 282 af 31. maj 2017 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2006/1/EF om anvendelse af udlejningskøretøjer uden fører til godstransport ad landevej.

Forslaget er oversendt til Rådet den 7. juni 2017 i dansk sprogversion. Det er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og b, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er en del af den såkaldte vejpakke af initiativer på vejtransportområdet, som Kommissionen har lanceret første del af den 31. maj 2017.

Vejpakken er ledsaget af Kommissionens meddelelse "Et mobilt Europa", der redegør for Kommissionens ambition om, at EU skal være førende inden for ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet.

De andre forslag i vejpakken er vedtaget.

Forslaget indgår i Kommissionens REFIT-program.

Formål og indhold

Det gældende direktiv fastsætter et mindstemål for åbning af markedet for anvendelse af lejede køretøjer på det indre marked.



Det overordnede formål med ændringen af direktivet er at skabe et ensartet og klart regelsæt for brug af lejede køretøjer i EU og derigennem sikre virksomheder lige adgang til markedet for udlejningskøretøjer. Forslaget skal skabe lige vilkår for godskørsel på vejene i EU og gøre det muligt for transportvirksomhederne at udføre deres transportaktiviteter på den mest effektive måde. Eftersom udlejningskøretøjer ifølge Kommissionen normalt er nyere, mere sikre og mindre forurenende, reducerer forslaget desuden de negative miljømæssige påvirkninger fra transporten.

Der er gennemført en evaluering af udlejningsdirektivet i perioden 2015-2016, en ekstern undersøgelse, målrettede interviews i 2015 og en offentlig høring i 2016. Disse undersøgelser og høringer viste, at direktivet kunne være mere effektivt med hensyn til realiseringen af direktivets formål, hvis det ikke gav medlemsstaterne mulighed for at begrænse brugen af lejede lastvogne til godstransport i visse markedssegmenter og under visse betingelser, fx på betingelse af at det lejede køretøj er indregistreret i det land, hvor virksomheden er etableret.

Kommissionen foreslår på denne baggrund at udvide virksomheders mulighed for at anvende udlejningskøretøjer fra EU overalt inden for EU – dog under visse begrænsende betingelser.

For at sikre ensartede regler foreslås det at afskaffe den hidtidige mulighed for, at medlemsstaterne kan vælge alene at acceptere udlejningskøretøjer på deres territorium ifm. trafik mellem medlemsstaterne, der er indregistreret i virksomhedens etableringsland. Forslaget indebærer, at virksomheder får mulighed for at leje udlejningskøretøjer i et andet EU-land, end der hvor virksomheden (der lejer køretøjet) er etableret.

Dog foreslås det, at medlemsstaterne - inden for deres respektive område - kan begrænse både udenlandske og nationale transportvirksomheders brug af et udlejningskøretøj, når køretøjet er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i en anden medlemsstat, end den medlemsstat, hvor transportvirksomheden, som lejer køretøjet, er etableret.

Ifølge Kommissionens forslag kan medlemsstaterne begrænse brugen efter en periode på 4 måneder i et givet kalenderår. Minimumsperioden skal sætte virksomhederne i stand til at imødegå midlertidige eller sæsonbestemte spidsbelastninger og/eller udskifte defekte eller beskadigede køretøjer. Begrænsningen for egne virksomheder anføres at være nødvendig for at undgå eventuelle



forvridninger på grund af de betydelige indbyrdes forskelle mellem medlemsstaterne med hensyn til beskatning af motorkøretøjer.

For at sikre ensartede regler uanset udlejningskøretøjernes størrelse foreslås medlemsstaternes hidtidige mulighed for at begrænse brugen af udlejningskøretøjer for egne virksomheder, som udfører firmakørsel med køretøjer over 6 tons, afskaffet.

Endelig foreslås det, at gennemførelsen og virkningerne af ændringsdirektivet skal vurderes i en rapport udarbejdet af Kommissionen, som skal vedrøre anvendelsen af køretøjer lejet i en anden medlemsstat end den medlemsstat, hvor virksomheden, der lejer køretøjet, er etableret.

Det foreliggende kompromisforslag i Rådet

I det foreliggende kompromisforslag fra det portugisiske formandskab foreslås det, at medlemsstaterne i forhold til Kommissionens forslag får yderligere mulighed for at begrænse egne transportvirksomheders anvendelse af udlejningskøretøjer indregistreret i en anden medlemsstat af hensyn til at begrænse ”udflagnings”-problematikken.

Begrænsningerne består i, at medlemsstaterne kan begrænse brugen af udlejningskøretøjer lejet i et andet EU-land til 30 sammenhængende dage pr. kalenderår; at medlemsstaterne kan begrænse antallet af udlejningskøretøjer til 25 pct. af en virksomheds samlede flåde; og at medlemsstaterne kan undtage køretøjer under 3,5 tons, der bruges til firmakørsel.

Det indgår også, at medlemsstaterne på deres respektive område skal tillade godstransport med udlejningskøretøjer, som virksomheder etableret i andre EU-lande har lejet i et EU-land (hvis det ikke allerede muligt).

Europaparlamentets udtalelse

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver.

Den 15. januar 2019 blev Transport og Turisme-udvalgets (TRAN) betænkning vedtaget på plenaren. Udvalgets vedtagne tekst ligger tæt op ad det foreliggende kompromisforslag i Rådet. Dog foreslår Parlamentet en periode på fire måneder i stedet for 30 dage, som medlemsstaterne har mulighed for at begrænse egne transportvirksomheders brug af udlejningskøretøjer, der er lejet i en anden EU-



medlemsstat. Desuden foreslår Parlamentet en yderligere styrkelse af forpligtelserne for medlemsstaternes til at udveksle informationer om køretøjer, der er lejet i en anden medlemsstat.

Cláudia Monteiro De Aguiar fra Det Europæiske Folkepartis Gruppe (EPP) er ordfører på forslaget.

Nærhedsprincippet

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, litra a og b. Kommissionen anfører, at medlemsstaterne ikke uden en indsats fra EU vil sørge for de lige vilkår, der er nødvendige for det indre markeds funktion. Direktivets nugældende regler, som giver medlemsstaterne mulighed for at begrænse brugen af udlejningskøretøjer under visse betingelser, kræver en ændring af direktivet, som alene kan finde sted og løses på EU-niveau. Der er derfor behov for lovgivningsmæssige foranstaltninger i EU for at sikre en ensartet retslig ramme i det stadig mere integrerede indre marked for levering af tjenesteydelser inden for vejtransport.

Regeringen vurderer, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet regeringen deler Kommissionens vurdering om, at indsatsen kræver en fælleseuropæisk tilgang.

Gældende dansk ret

Udlejningsdirektivet af 18. januar 2006 ses ikke at være gennemført inden for det skatteretlige område i Danmark. Det vurderes dog, at de gældende danske regler på det skatteretlige område er i fuld overensstemmelse med det nuværende direktiv. På det erhvervstransportretlige område er det nuværende direktiv implementeret i bekendtgørelse om godskørsel.

Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Såfremt forslaget vedtages, vil der være behov for ændring af lov-bekendtgørelse nr. 1051 af 12. november 2012 om godskørsel, bekendtgørelse nr. 1222 af 23. oktober 2018 om godskørsel og bekendtgørelse nr. 1643 af 17. december 2018 om registrering af køretøjer som ændret ved bekendtgørelse nr. 423 af 8. april 2019 om ændring af bekendtgørelse om registrering af køretøjer.

Økonomiske konsekvenser



Statsfinansielle konsekvenser

Det forventes, at Kommissionens oprindelige forslag vil medføre et mindre provenu i Danmark fra registreringsafgift og løbende afgifter (vægt- og udligningsafgift) af motorkøretøjer samt fra vejbenyttelsesafgift fra tunge godskøretøjer. Det skyldes, at danske virksomheder og personer må forventes at lease og leje køretøjer i de medlemsstater, hvor det er mest favorabelt (dvs. danske virksomheder "udflager" køretøjer), uden at foretage omregistrering af køretøjerne til danske nummerplader.

For mindre lastbiler med totalvægt fra 4 til 12 ton betales løbende vægt- og udligningsafgift. For disse biler kan afgiften reduceres ved udflagning af bilerne til lande, der har lavere løbende afgifter.

For de større lastbiler med totalvægt på 12 ton og derover betales såvel vægtafgift som afgift for benyttelse af det afgiftspligtige vejnet i Eurovignettelandene (Danmark, Luxembourg, Nederlandene og Sverige). For disse biler betales vægtafgiften efter satser, der svarer til minimumssatserne i Eurovignettedirektivet (1999/62/EF). For så vidt angår vægtafgiften, er der således ikke umiddelbart afgiftsincitament til at udflage større lastbiler. Der kan imidlertid være incitament til at udflage køretøjer, der alene anvendes til eksportkørsel uden for kredsen af Eurovignettelande. Herved kan vognmændene slippe for vejbenyttelsesafgiften, der for danske køretøjer betales én gang årligt sammen med vægtafgiften. Hvis der lejlighedsvist er behov for at anvende udenlandsk registrerede biler på det danske afgiftspligtige vejnet, kan der købes dags-, uge- eller månedsvignetter.

Der betales desuden motoransvarsforsikringsafgift af registreringspligtige motorkøretøjer, idet køretøjer godkendt til godskørsel for fremmed regning dog er undtaget for afgiftspligt. Forslaget forventes derfor alene at have potentielle provenueffekter fra motoransvarsforsikringsafgiften ved udflagning af biler, der kører gods for egen regning.

Provenuet for vægtafgift for lastbiler udgør ca. 85 mio. kr. årligt, hvoraf 30-35 mio. kr. hidrører fra lastbiler under 12 ton. Fra vejbenyttelsesafgiften er der desuden et provenu på i størrelsesordenen 250-300 mio. kr. årligt fra danske lastbiler.

Det er vanskeligt at forudse omfanget af udflagning og dermed det potentielle provenutab. Det må imidlertid vurderes, at formandskabets kompromisforslag vil begrænse mulighederne for og incita-



menterne til en mere systematisk udflagning således, at dele af køretøjsflåden til enhver tid vil være lejet og indregistreret i et andet EU-land end Danmark. Omvendt er det forslaget intention at skabe mulighed for at tilvejebringe ekstra kapacitet i kortere perioder, og hvis en sådan kapacitet tilvejebringes ved leje af udenlandsk indregistrerede køretøjer, må forslaget også vurderes at medføre en lavere bestand af køretøjer registreret i Danmark. Samlet vurderes det dog, at provenueffekterne af formandskabets kompromisforslag vil være begrænsede.

Direktivet omfatter alle typer af køretøjer, der udelukkende er bestemt til godstransport, og der er ikke herudover en eksplicit afgrænsning af køretøjstyperne omfattet af reguleringen. Det indebærer, at varebiler er omfattet af den foreslåede mulighed for at anvende udlejningsbiler fra andre medlemsstater. Der vil derfor også kunne blive tale om tab af provenu fra disse køretøjer. Af varebiler betales såvel registreringsafgift som løbende ejer-, vægt- og udligningsafgift og motoransvarsforsikringsafgift. Desuden betales tillæg ved hel eller delvis privat benyttelse af bilen. Der er i dag indregistreret knap 400.000 varebiler ud af den samlede bestand af biler på godt 3 mio. køretøjer. Varebilerne spænder vidt fra små biler, der i visse tilfælde udelukkende anvendes til privat persontransport og til større kassebiler, der typisk anvendes til godstransport og i håndværksfagene. For alle disse køretøjstyper og anvendelser vil der være incitament til at udflage bilerne med henblik på at spare registreringsafgift og løbende afgifter i Danmark. Muligheden for udflagning vil desuden skabe yderligere incitament til at anvende varebiler frem for personbiler til privat persontransport.

Som nævnt vurderes det, at formandskabets kompromisforslag vil begrænse mulighederne for og incitamenterne til at anvende køretøjer indregistreret i andre medlemsstater. Den senest foreslåede tilføjelse til kompromisforslaget med særlig begrænsning i mulighederne for at anvende udenlandsk indregistrerede varebiler til firmakørsel betyder, at provenueffekten fra varebiler ligeledes vurderes at være begrænset. Der vil dog med kompromisforslaget være mulighed for at anvende udenlandsk indregistrerede varebiler til andet end firmakørsel, hvorfor en provenueffekt fra varebilerne formentlig ikke helt kan undgås.

I det omfang, udenlandske virksomheder benytter sig af muligheden for at leje dansk indregistrerede køretøjer, vil det have en positiv statsfinansiell konsekvens (dvs. udenlandske virksomheder "flager ind" i Danmark). Den umiddelbare forventning er dog, at dansk indregistrerede udlejningskøretøjer ikke er konkurrencedygtige på



prisen for at leje eller lease køretøjet, bl.a. på grund af afgiftsforskelle i forhold til andre EU-lande. Derfor forventes samlet set en begrænset reduktion i provenuet som følge af kompromisforslaget.

Kommissionen har vurderet, at transportvirksomhedernes og virksomhedernes øgede produktivitet i forbindelse med brugen af udlejningskøretøjer kan føre til ekstra indtægter for de nationale myndigheder i form af merprovenu fra selskabsbeskatningen. Hvis produktivetsgevinster og lavere omkostninger overvælttes i transportpriserne og videre i varepriserne, må merprovenuet herfra forventes at blive begrænset. Hvis produktivetsgevinsterne omvendt indebærer, at lønningerne i den private sektor stiger, vil det som følge af reguleringsmekanismer i forhold til lønstigningstakten i den private sektor i Danmark indebære højere offentlige udgifter til offentlige lønninger og overførselsindkomster. Samlet set vurderes det, at en højere produktivitet i den private sektor er omtrent neutralt for de offentlige finanser i Danmark.

Det vurderes, at forslaget kan medføre mindre administrative omkostninger for Færdselsstyrelsen grundet tilsyn med, at transportvirksomheder med tilladelser til godskørsel for fremmed regning overholder tidsbegrænsningen ved anvendelsen af et køretøj lejet i en anden medlemsstat end Danmark (dette afhænger dog af, om der indføres sådan en frist ifm. implementeringen af ændringsdirektivet).

Det vurderes endvidere, at forslaget kan medføre øgede håndhævelsesomkostninger for politiet.

Det skyldes, at der skal bruges mere tid på at udvælge de køretøjer, der skal kontrolleres, og at selve kontrollen også må formodes at ville tage længere tid. Politiet vil fx skulle kontrollere overholdelsen af tidsbegrænsningen, herunder kontrollen af de påkrævede dokumenter (lejekontrakt og evt. ansættelseskontrakt eller lønseddel) samt kontrollen med cabotagekørsel udført med dansk indregistrerede køretøjer lejet af udenlandske virksomheder.

På det foreliggende grundlag estimerer Rigspolitiet, at forslaget vil medføre en øget årlig udgift til udførelse af politiets kontrol på ca. 10 mio. kr. svarende til ca. 15 årsværk. Rigsadvokaten har ligeledes på det foreliggende grundlag estimeret de årlige meromkostninger til ca. 1,6 mio. kr. svarende til ca. 1,8 årsværk for anklagemyndigheden. Det bemærkes for begge myndigheder, at udgifterne kan variere afhængig af det øgede antal kontrollerede køretøjer. Det bemærkes endvidere, at der kan være udgifter forbundet med Kom-



missionens forslag om, at der skal ske registrering af nummerplader i de nationale registre, da politiet skal kunne tilgå og benytte registreringen. Der tages derfor forbehold for eventuelle udgifter hertil.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have væsentlige konsekvenser for samfundsøkonomien.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Det vurderes, at forslaget vil kunne medføre omkostningsbesparelser for de danske transportvirksomheder, der benytter muligheden for at anvende udlejningskøretøjer, som er indregistreret eller taget i brug i overensstemmelse med lovgivningen i de EU-medlemsstater, hvor det er mest favorabelt.

Kommissionen vurderer, at deres forslag bør medføre en besparelse i driftsomkostningerne på omkring 2 pct. for de virksomheder, som skifter fra ejede køretøjer til udlejningskøretøjer. Det bemærkes hertil, at ca. 75 pct. af lastbilerne, som anvendes af danske transportvirksomheder, allerede i dag er leasede.

Virksomhederne vil ved brug af udlejningskøretøjer fra udlandet, udover en eventuel besparelse i form af lavere udgifter til leasing, kunne opnå en skattemæssig fordel ved lavere afgifter i udlandet. Særligt transportvirksomheder, som udfører godkørsel med varebiler, vurderes at kunne opnå omkostningsbesparelser. Det skyldes, at der betales registreringsafgift af disse køretøjer i Danmark. Det må imidlertid vurderes, at formandskabets kompromisforslag vil begrænse mulighederne for og incitamenterne til en mere systematisk udflagning, således at dele af køretøjsflåden til enhver tid vil være lejet og indregistreret i et andet land end Danmark. De erhvervsøkonomiske besparelser for danske virksomheder knyttet til forskelle i afgiftsbelastningen mellem medlemsstaterne må derfor vurderes at være begrænsede.

Anvendelse af udlejningskøretøjer kan derudover øge transportvirksomhedernes driftsmæssige fleksibilitet ved midlertidige eller sæsonbestemte transportopgaver, som kræver motorkøretøjer i en kort periode.



Endvidere kan kompromisforslaget medføre administrative omkostningsbesparelser for transportvirksomhederne ved anvendelsen af køretøjer lejet i en anden medlemsstat som følge af, at der ikke skal ske afmelding og omregistrering af udlejningskøretøjet.

I det omfang, det er attraktivt for udenlandske virksomheder at benytte sig af muligheden for at leje dansk indregistrerede køretøjer, kan forslaget have en positiv effekt for udlejningsbranchen, der får adgang til et større markedsgrundlag. Den umiddelbare forventning er dog, at dansk indregistrerede udlejningskøretøjer ikke er konkurrencedygtige på grund af afgiftsforskelle i forhold til andre EU-lande.

Desuden kan forslaget medføre et større konkurrencemæssigt pres for de danske udlejningsvirksomheder, hvis danske transportvirksomheder i stedet lejer køretøjer fra udenlandske udlejningsvirksomheder, hvilket kan have en negativ effekt for den danske udlejningsbranche.

Miljø

Det vurderes, at forslaget vil have mindre positive miljømæssige konsekvenser i Danmark grundet lavere emissioner pga. højere brændstoffektivitet, idet udlejningskøretøjer ofte er nyere og mindre forurenende.

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

Høring

Kommissionens forslag blev sendt i høring i EU-specialudvalg for Transport, Bygning og Bolig den 7. juni 2017 med frist for hørings svar den 16. juni 2017. Der er modtaget hørings svar fra DTL, ITD, Dansk Industri og Dansk Erhverv.

DTL

Det er oplagt, at det er nyttigt at have en vis fleksibilitet til nødsituationer, det vil sige muligheden for at leje en erstatningsbil i udlandet, hvis eget køretøj bryder sammen, men DTL er bekymrede for andre konsekvenser af en yderligere åbning for brug af lejede køretøjer:



For det første er der allerede store problemer med postkassevirksomheder, og en tvungen liberalisering for lejede køretøjer fra andre lande kan skabe en situation, hvor der er endnu mindre mulighed for lovregulering, hvor der ikke er sammenfald mellem land/registreringsland for transportvirksomheden, køretøjet, føreren og transportaktiviteten.

For det andet bør man – i stedet for at indføre separate regler for lejede lastbiler – søge en harmonisering af reglerne for nationale køretøjsregistreringer. I sidste ende må det være et spørgsmål om, i hvor lang tid skattemyndighederne accepterer brug af køretøjer uden registrering.

I Danmark er det i dag ikke tilladt for en dansk vognmandsvirksomhed at benytte et udlejningskøretøj fra et andet EU-land, og som udgangspunkt skal virksomheden være registreret som ejer/bruger af køretøjet (fx ved leasing). Det er kun muligt at korttidsleje en lastbil til godskørsel for fremmed regning i max 8 uger, og det er et krav, at der skal være en særlig årsag til leje af lastbilen, fx et havari af den lastbil, som erstattes.

Hvis det muliggøres i Danmark at korttidsleje lastbiler i et andet EU-land, vil dette formentligt gøre adgangen til erhvervet lettere, hvilket alt andet lige kan medføre mere ulige konkurrence og social dumping.

Desuden er der af kontrolmæssige hensyn i Danmark et krav om virksomhedens navn på siden af lastbilen og cvr.nr for varebiler op til 4 tons.

DTL hilser det velkomment, at Kommissionen giver mulighed for begrænsning til 4 måneders leje, og vi skal henvisne til den indledende betragtning nr. 5:

”Niveauet for vejtransportafgifter varierer fortsat betydeligt inden for EU. Derfor er det for at undgå skattemæssige forvriddninger stadig berettiget at have visse begrænsninger, som også indirekte kan påvirke den frie levering af tjenesteydelser inden for bil- leje. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for at begrænse den tidsperiode, hvori et køretøj, der er lejet i en anden medlemsstat end den, hvor den lejende virksomhed er etableret, kan anvendes inden for deres respektive områder.”

DTL skal konkludere, at vi er bekymret for, at problemerne med især postkassevirksomheder vil opveje eventuelle fordele ved for-



bedret fleksibilitet og mulighed for billeje, og DTL vil som udgangspunkt fraråde liberaliseringen af udlejningsområdet for lastbiler, medmindre risikoen for ulige konkurrence og social dumping hindres med initiativer fra øvrige del af Kommissionens mobilitetspakke.

ITD

ITD kvitterer for fremsendte forslag og muligheden for at afgive bemærkninger hertil. Med baggrund i den meget korte høringsfrist tager vi forbehold for eventuelle yderligere bemærkninger efter uddybende granskning af forslaget. ITD har følgende bemærkninger til forslaget:

Overordnede generelle bemærkninger

ITD støtter forslagets overordnede mål om mere ensartede regler for brug af udlejningskøretøjer og en mere fleksibel adgang til brug af køretøjer lejet uden fører.

Brugen af lejede køretøjer kan være nødvendig i forbindelse med sæsonudsving, ved ekstra opgaver eller i forbindelse med havari eller defekter på egne køretøjer.

ITD er også positive over for fjernelse af begrænsninger omkring anvendelsen af udlejningskøretøjer i forbindelse med firmakørsel og anden kørsel for egen regning.

ITD lægger særligt vægt på, at det ved anvendelse af lejede køretøjer til godstransport for fremmed regning forudsættes, at kørslen sker på baggrund af en godskørselstilladelse i det land, hvor transportvirksomheden er etableret.

ITD står naturligvis til disposition for uddybende eller eventuel yderligere dialog hvis ønsket.

Dansk Industri

DI Transport kan støtte det overordnede formål med direktivforslaget i form af mere ensartede regler for brug af udlejningskøretøjer og en mere fleksibel adgang til brug af køretøjer lejet uden fører.

Brugen af lejede køretøjer kan være nødvendigt ved ekstra opgaver, eller når egne køretøjer er på værksted mv.



DI Transport kan støtte at fjerne muligheden for at begrænse anvendelsen af udlejningskøretøjer for operatører, der arbejder for egen regning.

For så vidt angår forslag til ændring af artikel 2 om anvendelse af udlejningskøretøjer anvendt til godkørsel for fremmed regning, så er DI Transport umiddelbart positiv over for at tillade brugen i fire måneder inden for et kalenderår.

Det forudsættes, at kørslen sker på baggrund af en godskørselstilladelse i det land, hvor transportvirksomheder, der lejer et køretøj, er etableret. DI Transport bemærker, at køretøjer, der er til rådighed for en tilladelsesindehaver skal opføres i de nationale registre, jf. forslag til ændring af forordning 1071/2009 (KOM(2017) 281).

På den baggrund er det DI Transports vurdering, at det fortsat vil det være muligt for politiet at håndhæve f.eks. cabotagereglerne.

Dansk Erhverv

Vi støtter, at det skal være muligt at løse situationer, hvor det for eksempel på grund af nedbrud af en lastbil er nødvendigt at fremskaffe en ny hurtigt. Dette gælder både i national - som international trafik.

Så længe de nationale afgifter og generelle udgiftsniveauer ikke er harmoniserede, vil der dog være forskel på udlejningspriserne også på lastbiler. Da lastbiler er et mobilt produkt, kan forslaget derfor medføre afgiftsmæssig spekulation i leje af lastbiler i ét EU-land til brug i andre EU-lande.

I det omfang dette bliver konsekvensen, er Dansk Erhverv skeptisk over for forslaget.

Generelle forventninger til andre landes holdninger

Formandskabets kompromisforslag, der giver medlemsstaterne gode muligheder for at begrænse "udflagning" af køretøjsflåder til andre lande, er modtaget positivt.

Med undtagelse af enkelte lande forventes der en bred opbakning til formandskabets kompromisforslag.

Formandskabet agter at sætte sagen på til generel indstilling på TTE-rådsmødet den 3. juni 2021.



Regeringens generelle holdning

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslaget intention om at skabe et ensartet og klart regelsæt i EU, men er skeptisk over for forslaget indhold grundet muligt tab af provenu og potentiel vanskeligere håndhævelse.

Regeringen har derfor i forhandlingerne arbejdet for, at Kommissionens initiativer udmøntes i enkle og klare regler, som er muligt at håndhæve i medlemsstaterne samt at sikre statens provenu fra bilafgifter.

For at begrænse mindreprovenuet ved forslaget vil det blandt andet være af væsentlig betydning at begrænse incitamenterne til løbende anvendelse af korte leje- eller leasingkontrakter for udenlandske godskøretøjer til erstatning for dansk indregistrerede godskøretøjer, samt at sikre en afgrænsning af forslaget anvendelsesområde for køretøjernes størrelse, da det kan begrænse udflagningen.

Regeringen er på denne baggrund positiv over for formandskabets kompromisforslag, der giver medlemsstaterne mulighed for at begrænse egne virksomheders mulighed for at leje køretøjer i et andet EU-land. Disse tiltag vil kunne begrænse de statsfinansielle konsekvenser ved forslaget.

Regeringen har i forhandlingerne argumenteret for at beholde Kommissionens forslag om, at medlemsstaterne kan tidsbegrænse udenlandske virksomheders brug af udlejningskøretøjer i medlemsstaten, når køretøjet ikke er indregistreret i den medlemsstat, hvor virksomheden, der lejer køretøjet, er etableret. Der har dog ikke i forhandlingerne kunne samles opbakning hertil.

Regeringen noterer sig i den forbindelse, at det er positivt, at der i ændringen af forordning nr. 1071/2009 om adgang til erhvervet, (der er en del af Vejpakken), er en ny bestemmelse om, at der i det nationale elektroniske register over vejtransportvirksomheder skal fremgå oplysninger om registreringsnumrene på de køretøjer, som virksomheden råder over, for at leve op til etableringskravet.

Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg i skriftlig procedure d. 28. maj 2019 i forbindelse med, at forslaget var på til fremskridtsrapport på TTE-Rådsmødet d. 6. juni 2019.



Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg til forhandlingsoplæg den 9. maj 2018.

Sagen har desuden været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 1. december 2017 samt den 2. juni 2017.

Der blev oversendt grund- og nærhedsnotat den 6. juli 2017.



4. Rådskonklusioner om at sætte jernbanen forrest i smart og bæredygtig mobilitet

Nyt notat

KOM nr. foreligger ikke.

Resumé

Formandskabet har den 19. april 2021 fremsat forslag til rådskonklusioner om at fremme brugen af jernbanen i fremtidens bæredygtig transportsystem.

Med rådskonklusionerne ønsker formandskabet at sætte fokus på økonomiske og operationelle fordele ved at harmonisere standarder inden for jernbanesektoren. Det argumenteres også i udkastet til rådskonklusioner, at modalskifte til jernbane er den mest effektive måde at dekarbonisere transportsektoren. Udkastet til rådskonklusioner er delt op i fem overordnede emner: I) modalskift; II) modstandsdygtighed og konnektivitet; III) europæisk jernbanepassagertransport; IV) europæisk jernbanegodstransport; V) jernbanenet og investeringer.

Udkastet til rådskonklusioner har ikke lovgivningsmæssige, finansielle, økonomiske eller øvrige konsekvenser.

Regeringen støtter overordnet rådskonklusionerne og er enige i, at jernbanen spiller en afgørende rolle i transportsektoren og den grønne omstilling. Dog mener regeringen ikke, at transportsektorens udledninger kan reduceres alene gennem et modalskift fra vej til jernbane. Regeringen mener, at elektrificering af vejtransporten er afgørende i håndteringen af transportsektorens CO₂-udledninger. Hertil mener regeringen, at en forsimpning af den omfattende regulering af jernbanesektoren kan forbedre sektorens konkurrenceevne.

Baggrund

Det portugisiske formandskab fremsatte sit udkast til rådskonklusioner om at sætte jernbanetransport forrest i smart og bæredygtig mobilitet den 19. april 2021.

Udkastet til rådskonklusioner er sat på dagsordenen for TTE(transport)-rådsmødet den 3. juni 2021 med henblik på vedtagelse.



Rådskonklusionerne skal ses i lyset af, at jernbanetransportområdet har været en af de vigtigste transportpolitiske aktiviteter under det portugisiske formandskab i første halvår 2021.

Rådskonklusionerne bygger på en række tidligere drøftelser og rådskonklusioner under det tidligere tyske formandskab, samt Europa-Kommissionens meddelelse og smart og bæredygtig mobilitet¹. Udkastet til rådskonklusioner bygger også på de drøftelser der er fundet sted ved kick-off eventet for European Year of Rail 2021, som fandt sted den 29. marts 2021, samt det senest uformelle møde for EU-transportministre den 30. marts 2021.

Formål og indhold

I rådskonklusionerne foreslås det, at det indre marked for jernbane transport styrkes samt, at økonomiske og operationelle fordele maksimeres igennem øget målrettet harmonisering af standarder indenfor sektoren.

Det fastlås i rådskonklusionerne, at øget brug af jernbanetransport vil bidrage til fremtidens grønne mobilitet samt bidrage til et styrket transportnetværk under kriser såsom Covid-19.

Rådskonklusionerne er delt op i fem overordnede emner: I) modal skifte; II) modstandsdygtighed og konnektivitet; III) europæisk jernbanepassagertransport; IV) europæisk jernbanegodstransport; V) jernbanenet og investeringer.

Modalskift

I rådskonklusionerne fastslås det, at et modal skifte til jernbanen vil være den mest effektive måde at dekarbonisere transportsektoren. Det erkendes dog også, at store udvidelser og forbedringer i det eksisterende jernbanenet vil være nødvendige.

Modstandsdygtighed og konnektivitet

Jernbanesektoren har, i lighed med den øvrige transportbranche, været hårdt ramt af Covid-19 pandemien. Den pågående krise har påvist, at en yderligere styrkelse af jernbanens modstandskraft og stabilitet er nødvendigt frem mod fremtidige kriser.

¹ KOM (2020) 789



Europæisk jernbanepassagertransport

Rådskonklusionerne fastslår, at der er en voksende efterspørgsel på international passagertransport via jernbanenetværket, og fremhæver arbejdet med at genindføre nattog på flere strækninger som et eksempel på dette. I rådskonklusionerne anderkendes det, at der er store regionale forskelle i jernbanesystemerne, mens der ses positivt på senere tiltag for at imødegå dette, såsom med Platform for International Railway Passenger Transport (IRP) og Trans Europa Express 2.0 (TEE 2.0) koncepterne. Der udtrykkes dog et behov for yderligere forbedringer, for eksempel vedrørende multimodal rejseplanlægning og billettering, koordinering af køreplaner, såvel som adgangen til infrastruktur, indkøb af interoperabelt materiel og implementering af European Rail Traffic Management System (ERTMS).

Europæisk jernbanegodstransport

For at fremme brugen af jernbanen til transport af gods fastslår rådskonklusionerne vigtigheden i at færdiggøre TEN-T-hovednettet inden 2030 samt implementeringen af ERTMS. Ligeledes opfordres der til, at man benytter de eksisterende jernbanefragtkorridorer og de erfaringer man har herfra til opnåelsen af målsætningerne fastsat i den Europæiske Grønne Pagt.

Jernbanenet og investeringer

I udkastet til rådskonklusioner gøres det klart, at jernbanenettet har hårdt brug for investeringer og opgraderinger. I lyset af de begrænsede nationale budgetter efter håndteringen af pandemien opfordres medlemsstaterne derfor til at benytte de tilgængelige midler der er i genopretningsfaciliteten samt den flerårige finansielle ramme (MFF) til at investere i jernbanenet og -infrastruktur. Slutlig opfordres Europa-Kommission til at fremsætte forslag til fælles-EU ordninger til støtte for jernbaneoperatører samt simplificering af regler for nationale statsstøtteordninger.

Europaparlamentets udtalelse

Europa-Parlamentet skal ikke udtale sig om rådskonklusioner.

Nærhedsprincippet

Ikke relevant.



Gældende dansk ret

Ikke relevant.

Konsekvenser

Udkastet til rådskonklusioner har ikke lovgivningsmæssige, finansielle, økonomiske eller øvrige konsekvenser.

Høring

Udkastet til rådskonklusioner blev sendt i høring i EU-specialudvalget for transport den 21. april. Følgende svar er modtaget:

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 21. april 2021 via EU-specialudvalget for transport.

Dansk Erhverv kan overordnet bakke op om rådskonklusionerne. Udvikling og modernisering af jernbanetransporten i Europa er vigtig for det samlede og sammenhængende europæiske transport-system. Det samme gør sig gældende for alle andre transportformer, herunder ift. at nå klimamålene og dekarbonisere transportsektoren.

Danske Handicaporganisationer (DH)

Jernbanetransport er et miljøvenligt transportmiddel, og Kommissionen har ret i at sætte det i spidsen for strategien for intelligent og bæredygtig mobilitet. I virkeligheden er togrejser stadig ikke tilgængelige for millioner af mennesker med handicap i EU. Fysisk adgang til stationer, platforme og rullende materiel er stadig umulig for mange, men også information og billettering er utilgængelig. Dette bør også afspejles i Rådets konklusioner for at sikre, at medlemsstaterne tager skridt til at gennemføre strategien for intelligent og bæredygtig mobilitet med tilgængelighed i tankerne - fordi kun tilgængelig transport også kan være bæredygtig på lang sigt. Med et aldrende samfund og mere behov for et "fremtidssikkert" transportsystem, der kan tjene os i de kommende år, bør tilgængelighed være kernen i alle overvejelser.

DH har følgende konkrete kommentarer:



Draft Council text of 19 April 2021	EDF recommendations
<p data-bbox="217 443 561 537">Putting Rail at the Forefront of Smart and Sustainable Mobility</p> <p data-bbox="229 573 549 636">-Draft Council conclusions-</p> <p data-bbox="194 743 491 775">HAVING REGARD TO:</p> <ol data-bbox="194 810 584 1702" style="list-style-type: none"><li data-bbox="194 810 584 1232">1. the European Council conclusions of 12 December 2019 in which the European Council endorsed the objective of achieving a climate-neutral European Union by 2050²;<li data-bbox="194 1267 584 1702">2. the EU transport ministers' continued commitment to rail³, as expressed last year in<ol data-bbox="271 1505 584 1702" style="list-style-type: none"><li data-bbox="271 1505 584 1702">a) the political statement supporting a European agenda for international	<p data-bbox="632 443 976 537">Putting Rail at the Forefront of Smart and Sustainable Mobility</p> <p data-bbox="644 573 963 636">-Draft Council conclusions-</p> <p data-bbox="705 743 1002 775">HAVING REGARD TO:</p> <ol data-bbox="644 810 1034 1702" style="list-style-type: none"><li data-bbox="644 810 1034 1232">36. the European Council conclusions of 12 December 2019 in which the European Council endorsed the objective of achieving a climate-neutral European Union by 2050¹¹;<li data-bbox="644 1267 1034 1702">37. the EU transport ministers' continued commitment to rail¹², as expressed last year in<ol data-bbox="721 1505 1034 1702" style="list-style-type: none"><li data-bbox="721 1505 1034 1702">a) the political statement supporting a European agenda for international

² EUCO 29/19.

³ The transport ministers of Norway and Switzerland regularly participate.

¹¹ EUCO 29/19.

¹² The transport ministers of Norway and Switzerland regularly participate.



<p>passenger rail presented at the informal video conference of EU transport ministers on 4 June 2020, and</p> <p>b) the ministerial declaration on innovative transport in rail freight corridors of the Berlin conference on 21 September 2020;</p> <p>3. the Commission communication of 9 December 2020 on a ‘Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future’⁴;</p> <p>4. Decision (EU) 2020/2228 of the European Parliament and of the Council of 23 De-</p>	<p>passenger rail presented at the informal video conference of EU transport ministers on 4 June 2020, and</p> <p>b) the ministerial declaration on innovative transport in rail freight corridors of the Berlin conference on 21 September 2020;</p> <p>38. the Commission communication of 9 December 2020 on a ‘Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future’¹³;</p> <p>39. Decision (EU) 2020/2228 of the European Parliament and of the Council of 23 De-</p>
--	---

⁴ COM(2020) 789 final, ST 14012/20 + ADD1.

¹³ COM(2020) 789 final, ST 14012/20 + ADD1.



<p>cember 2020 on a European Year of Rail (2021)⁵;</p> <p>5. Regulation (EU) 2021/241 of the European Parliament and of the Council of 12 February 2021 establishing the Recovery and Resilience Facility⁶, and to the forthcoming adoption of a second Regulation establishing the Connecting Europe Facility;</p> <p>6. the European Economic and Social Committee's exploratory opinion of 24 March 2021 on 'The Single European Railway Area' requested by the Portuguese Presidency⁷;</p>	<p>cember 2020 on a European Year of Rail (2021)¹⁴;</p> <p>40. Regulation (EU) 2021/241 of the European Parliament and of the Council of 12 February 2021 establishing the Recovery and Resilience Facility¹⁵, and to the forthcoming adoption of a second Regulation establishing the Connecting Europe Facility;</p> <p>41. the European Economic and Social Committee's exploratory opinion of 24 March 2021 on 'The Single European Railway Area' requested by the Portuguese Presidency¹⁶;</p> <p>42. the EU transport ministers' informal video</p>
---	--

⁵ OJ L 437, 28.12.2020, p. 108.

⁶ OJ L 57, 18.2.2021, p. 17.

⁷ EESC TEN/727, ST 7614/21.

¹⁴ OJ L 437, 28.12.2020, p. 108.

¹⁵ OJ L 57, 18.2.2021, p. 17.

¹⁶ EESC TEN/727, ST 7614/21.



<p>7. the EU transport ministers' informal video conference of 30 March 2021, where ministers took a stance on the Portuguese Presidency's non-paper 'How to Accelerate Modal Shift to Rail: different paths to a common goal',</p>	<p>conference of 30 March 2021, where ministers took a stance on the Portuguese Presidency's non-paper 'How to Accelerate Modal Shift to Rail: different paths to a common goal',</p>
<p>THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION</p>	<p>43. Commission Regulation 1371/2007 on rail passengers rights;</p>
<p>8. NOTES that the EU's railway systems have undergone fundamental regulatory reforms through four legislative packages adopted in 2001, 2004, 2007 and 2016. WELCOMES the positive effects of these reforms in market opening and technical harmonisation that have been partially achieved and are partially awaited;</p>	<p>44. Commission Regulation (EU) No 1300/2014 of 18 November 2014 on the technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility;</p>
<p>9. ACKNOWLEDGES that the regulatory</p>	<p>45. Regulation (EU) No 283/2014 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2014 on guidelines for trans-European networks in the area of</p>



<p>framework at EU and national level is highly complex and diverse, and UNDERLINES that further efforts need to be undertaken to ensure the economic and operational benefits of harmonisation, in particular for cross-border rail services, while acknowledging the different starting points in the Member States and their varying organisational structures;</p> <p>10. STRESSES that further technical harmonisation in view of increased interoperability of national networks will support the single market for international rail services, the Union railsystems, will improve efficiency and strengthen the Union industrial base. LOOKS FORWARD, therefore, to Horizon</p>	<p>telecommunications infrastructure</p> <p>46. Article 9 of the United Nations Convention on the Rights of Persons with Disabilities (UNCRPD)</p> <p>THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION</p> <p>47. NOTES that the EU's railway systems have undergone fundamental regulatory reforms through four legislative packages adopted in 2001, 2004, 2007 and 2016. WELCOMES the positive effects of these reforms in market opening and technical harmonisation that have been partially achieved and are partially awaited;</p> <p>48. ACKNOWLEDGES that the regulatory framework at EU and national level is highly complex and diverse, and UNDERLINES that</p>
--	--



<p>Europe's next Rail Joint Undertaking which should play a vital role in research on the new digital technologies in rail, thereby delivering a coordinated approach with the sector to the overall evolution of the railway systems;</p> <p>11. CONSIDERS that the need both to strive for climate-neutral, environmentally friendly⁸ mobility and to ensure a resilient and interconnected transport system in times of crisis, as shown during the COVID-19 pandemic, places railways in a key position within the future transport offer;</p>	<p>further efforts need to be undertaken to ensure the economic and operational benefits of harmonisation, in particular for cross-border rail services, while acknowledging the different starting points in the Member States and their varying organisational structures;</p> <p>49. STRESSES that further technical harmonisation in view of increased interoperability and accessibility of national networks will support the single market for international rail services, the Union rail systems, will improve efficiency and strengthen the Union industrial base. LOOKS FORWARD, therefore, to Horizon</p>
---	---

⁸ Railway provides for a low carbon footprint, low emissions, low land use, a long lifecycle of its rolling stock and it reduces congestion and increases air quality in urban areas.



<p>12. UNDERLINES the importance of a continuous dialogue between public entities, employers, workers and rail transport users in order to ensure that everyone enjoys the benefits of rail transport;</p> <p>I. Modal shift</p> <p>13. STRESSES that rail transport is responsible for just 0.4% of transport-caused CO₂ emissions, despite having a share of 8% of passenger transport and 19% of freight transport across Europe. For that reason, a modal shift to rail is the most effective way to decarbonise transport;</p> <p>14. NOTES that the considerable efforts towards market opening</p>	<p>Europe's next Rail Joint Undertaking which should play a vital role in research on the new digital technologies in rail, thereby delivering a coordinated approach with the sector to the overall evolution of the railway systems;</p> <p>50. CONSIDERS that the need both to strive for climate-neutral, environmentally friendly¹⁷, and accessible mobility and to ensure a resilient and interconnected transport system in times of crisis, as shown during the COVID-19 pandemic, places railways in a key position within the future transport offer;</p>
---	--

¹⁷ Railway provides for a low carbon footprint, low emissions, low land use, a long lifecycle of its rolling stock and it reduces congestion and increases air quality in urban areas.



<p>and technical harmonisation undertaken to date have stabilised the share of railway transport services in a fast-growing market in which customer expectations have also increasingly grown, but that a marked shift to rail has not yet been achieved, despite the progress made in individual market segments;</p> <p>15. ACKNOWLEDGES that making progress towards this goal will require a significant enlargement and improvement of rail networks and of rail services centred on customers' needs; it will require growth in rail traffic volumes that outpaces overall economic growth;</p> <p>16. CONSIDERS IT IMPORTANT for regular</p>	<p>51. UNDERLINES the importance of a continuous dialogue between public entities, employers, workers and rail transport users, including persons with disabilities, in order to ensure that everyone enjoys the benefits of rail transport;</p> <p>I. Modal shift</p> <p>52. STRESSES that rail transport is responsible for just 0.4% of transport-caused CO₂ emissions, despite having a share of 8% of passenger transport and 19% of freight transport across Europe. For that reason, a modal shift to rail is the most effective way to decarbonise transport;</p> <p>53. NOTES that the considerable efforts towards market opening and technical harmonisation undertaken to date have</p>
--	--



<p>policy evaluations which measure the degree of effective market opening and technical harmonisation to be supplemented by analysis of policy impacts on the modal shift, economic and social cohesion, environmental performance, system efficiency, service levels as well as working conditions;</p> <p>17. WELCOMES, in this context, the initiatives underway to produce a forward-looking and more operational analysis of the modal shift, by assessing progress possible under given conditions and assuming specific improvements in infrastructure quality and connectivity, as well as the Commission's commitment to develop a 'rail connectivity index';</p>	<p>stabilised the share of railway transport services in a fast-growing market in which customer expectations have also increasingly grown, but that a marked shift to rail has not yet been achieved, despite the progress made in individual market segments;</p> <p>54. ACKNOWLEDGES that making progress towards this goal will require a significant enlargement and improvement of rail networks and of rail services centred on customers' needs; it will require growth in rail traffic volumes that outpaces overall economic growth;</p> <p>55. STRESSES that to achieve an increase of passengers' numbers rail infrastructure and rolling stock need to become more accessible</p>
---	--



<p>II. Resilience and connectivity</p> <p>18. NOTES that transport, including rail, has been one of the sectors hit hardest by the COVID-19 pandemic, with economic damage caused by steep reductions in travel and tourism, supply chain disruptions, income loss to railway operators, and with reduced connectivity across the EU. This has also delayed or blocked projects for new investment and services, in particular in passenger transport;</p> <p>19. NOTES that state intervention has on many occasions prevented the rail system from collapsing, thereby ensuring the survival of this essential service and public good;</p>	<p>for persons with reduced mobility and persons with disabilities and become more user friendly in general.</p> <p>56. CONSIDERS IT IMPORTANT for regular policy evaluations which measure the degree of effective market opening and technical harmonisation to be supplemented by analysis of policy impacts on the modal shift, economic and social cohesion, environmental performance, system efficiency, service levels as well as working conditions;</p> <p>57. WELCOMES, in this context, the initiatives underway to produce a forward-looking and more operational analysis of the modal shift, by assessing progress possible under given</p>
--	--



<p>20. CONSIDERS that this crisis has had one positive consequence, at least, by exposing the need to strengthen resilience and contingency measures and to improve availability, coherence and coordination in the rail network and give higher priority to the development of cross-border infrastructure;</p> <p>III. European rail passenger transport</p> <p>21. EMPHASISES that while the share of international rail passenger transport within the overall EU rail passenger market is still very low (7%), there are encouraging signs from both the supply and the demand side which suggest that a considerable increase is possible over the next dec-</p>	<p>conditions and assuming specific improvements in infrastructure quality and connectivity, as well as the Commission's commitment to develop a 'rail connectivity index';</p> <p>II. Resilience and connectivity</p> <p>58. NOTES that transport, including rail, has been one of the sectors hit hardest by the COVID-19 pandemic, with economic damage caused by steep reductions in travel and tourism, supply chain disruptions, income loss to railway operators, and with reduced connectivity across the EU. This has also delayed or blocked projects for new investment and services, in particular in passenger transport;</p> <p>59. NOTES that state intervention has on many</p>
---	--



<p>ade. The projects aiming to revive European night trains are emblematic of the apparent enthusiasm and entrepreneurial spirit;</p> <p>22. NOTICES wide variations in how international railway passenger services, infrastructure and networks are developed in different parts of Europe, as a result <i>inter alia</i> of customer demand, geography, population density, and economic integration between cross-border regions;</p> <p>23. WELCOMES the creation of, and the practical steps taken by the Platform for International Railway Passenger Transport (IRP), which involves a large variety of stakeholders, and the evolution of the Trans Europa Express 2.0 (TEE 2.0) concept;</p>	<p>occasions prevented the rail system from collapsing, thereby ensuring the survival of this essential service and public good;</p> <p>60. CONSIDERS that this crisis has had one positive consequence, at least, by exposing the need to strengthen resilience and contingency measures and to improve availability, coherence and coordination in the rail network and give higher priority to the development of cross-border infrastructure;</p> <p>III. European rail passenger transport</p> <p>61. EMPHASISES that while the share of international rail passenger transport within the overall EU rail passenger market is still very low (7%), there are encouraging signs from</p>
--	--



<p>24. ENCOURAGES the development of this market segment. In the short and medium terms this should be achieved by complementing existing services, ensuring a level playing field for fair competition, offering multi-service and multi-modal route planning and ticketing, coordinating timetables, providing direct links and connections with regional, local and urban transport, reviewing the policy on infrastructure charges, reviewing capacity allocation procedures and removing technical and operational barriers; in the longer term it requires the removal of the remaining infrastructure bottlenecks in the Union rail system, the realisation of the</p>	<p>both the supply and the demand side which suggest that a considerable increase is possible over the next decade. The projects aiming to revive European night trains are emblematic of the apparent enthusiasm and entrepreneurial spirit;</p> <p>62. NOTICES wide variations in how international railway passenger services, infrastructure and networks are developed in different parts of Europe, as a result <i>inter alia</i> of customer demand, geography, population density, and economic integration between cross-border regions;</p> <p>63. WELCOMES the creation of, and the practical steps taken by the Platform for International Railway Passenger Transport (IRP), which</p>
---	---



<p>TEN-T core and comprehensive network, the procurement of interoperable rolling stock and full implementation of the European Rail Traffic Management System (ERTMS);</p> <p>25. RECOGNISES that in certain cases the provision of international passenger services may entail public service obligations for generating a desirable transport offer. In these cases, public service contracts covering the international services should be considered as a possibility, and their use could be facilitated by a revision of the Commission's interpretative guidelines concerning Regulation (EC) No 1370/2007⁹;</p>	<p>involves a large variety of stakeholders, and the evolution of the Trans Europa Express 2.0 (TEE 2.0) concept;</p> <p>64. ENCOURAGES the development of this market segment. In the short and medium terms this should be achieved by complementing existing services, ensuring a level playing field for fair competition, offering multi-service and multi-modal route planning and ticketing, coordinating timetables, providing direct links and connections with regional, local and urban transport, reviewing the policy on infrastructure charges, reviewing capacity allocation procedures and removing</p>
---	---

⁹ Interpretative guidelines concerning Regulation (EC) No 1370/2007 on public passenger transport services by rail and by road, OJ C 92, 29.3.2014, p. 1.



<p>IV. European rail freight transport</p> <p>26. EXPECTS that the completion of the Trans-European Transport Network (TEN-T) core network by 2030, the widespread deployment of the European Rail Traffic Management System (ERTMS) all over Europe, both trackside and on-board, accompanied by decommissioning legacy signalling systems, and the further harmonisation of technical and operational requirements will lead to more efficient, less costly and better integrated rail transport, thus enabling the continued growth of rail freight; EXPECTS rail freight to be further boosted by the coordinated deployment of new</p>	<p>technical and operational barriers; in the longer term it requires the removal of the remaining infrastructure bottlenecks in the Union rail system, the realisation of the TEN-T core and comprehensive network, the procurement of interoperable rolling stock and full implementation of the European Rail Traffic Management System (ERTMS);</p> <p>65. RECOGNISES that in certain cases the provision of international passenger services may entail public service obligations for generating a desirable transport offer. In these cases, public service contracts covering the international services should be considered as a possibility, and their use could be facilitated by a</p>
--	---



<p>innovations, in particular digital automated couplings and automatic train operations;</p> <p>27. As regards the European Green Deal¹⁰, in which the European Commission lists rail freight as a top priority, EXPECTS that this initiative will build on all the experience gained and the best practice already developed through the rail freight corridors, while also fostering innovation, not only in new technologies and digitalisation, but also in business models and operational concepts in order to achieve a more integrated operating</p>	<p>revision of the Commission's interpretative guidelines concerning Regulation (EC) No 1370/2007¹⁸;</p> <p>66. UNDERLINES that any policy action or funding decision taken has to be in line with the UN Convention on the Rights of Persons with Disabilities, ensuring that EU funding is spent on accessible infrastructure and not creating new obstacles for persons with disabilities.</p> <p>67. RECOMMENDS a revision of Regulation 1300/2014 to make rail travel accessible for all</p> <p>68. RECOMMENDS to take into account accessibility as an important criterion in the revision of Regulation 283/2014.</p>
--	--

¹⁰ COM(2019)640 final, ST 15051/19 + ADD 1.

¹⁸ Interpretative guidelines concerning Regulation (EC) No 1370/2007 on public passenger transport services by rail and by road, OJ C 92, 29.3.2014, p. 1.



<p>network for competitive rail freight;</p> <p>28. NOTES that the Union rail network for competitive freight, formed by the rail freight corridors, has proven to be very effective in developing concerted actions and common measures among stakeholders in charge of operations, whilst facilitating, amongst other things, the enhancement of rail freight's resilience in the event of major crises and the implementation of necessary contingency measures;</p> <p>29. RECOGNISING the work already accomplished by the rail freight corridors, WELCOMES the Member States' commitment to continue their cooperation with the European Commission and the coordinators of the</p>	<p>IV. European rail freight transport</p> <p>69. EXPECTS that the completion of the Trans-European Transport Network (TEN-T) core network by 2030, the widespread deployment of the European Rail Traffic Management System (ERTMS) all over Europe, both trackside and on-board, accompanied by decommissioning legacy signalling systems, and the further harmonisation of technical and operational requirements will lead to more efficient, less costly and better integrated rail transport, thus enabling the continued growth of rail freight; EXPECTS rail freight to be further boosted by the coordinated deployment of new innovations, in</p>
---	--



<p>TEN-T core network corridors, UNDERLINES the importance of developing further infrastructure capacity and the routes of the rail freight corridors in accordance with market requirements and customer needs, and ENCOURAGES strengthening the functioning of the rail freight corridors in a coordinated way focussing on the review and improvement of performance using harmonised key performance indicators, and on bundling all actors in the suppl chain;</p> <p>V. Networks and investment</p> <p>30. NOTES the fact that the TEN-T network has been extremely important for developing</p>	<p>particular digital automated couplings and automatic train operations;</p> <p>70. As regards the European Green Deal¹⁹, in which the European Commission lists rail freight as a top priority, EXPECTS that this initiative will build on all the experience gained and the best practice already developed through the rail freight corridors, while also fostering innovation, not only in new technologies and digitalisation, but also in business models and operational concepts in order to achieve a more integrated operating network for competitive rail freight;</p>
---	--

¹⁹ COM(2019)640 final, ST 15051/19 + ADD 1.



<p>a coherent high-capacity interoperable rail network across the Union, and also for connecting it to ports, airports and road and inland waterway terminals. Although it has not been able to single-handedly overcome the large asymmetries in rail network coverage and density, through the Connecting Europe Facility and other EU financing instruments the TEN-T network has allowed many Member States with smaller investment capacities to steadily, albeit slowly, upgrade their networks;</p> <p>31. BEARING IN MIND the political aim of a climate-neutral economy, ACKNOWLEDGES that national budgets in many Member States remain</p>	<p>71. NOTES that the Union rail network for competitive freight, formed by the rail freight corridors, has proven to be very effective in developing concerted actions and common measures among stakeholders in charge of operations, whilst facilitating, amongst other things, the enhancement of rail freight's resilience in the event of major crises and the implementation of necessary contingency measures;</p> <p>72. RECOGNISING the work already accomplished by the rail freight corridors, WELCOMES the Member States' commitment to continue their cooperation with the European Commission and the coordinators of the TEN-T core network corridors,</p>
---	--



<p>strained from the previous economic crisis and the current one related to the pandemic, and that public investment in transport has remained barely at the level required to ensure maintenance;</p> <p>32. STRESSES that the rail sector will need to make the best possible use of EU financing instruments. Railway transport infrastructure has been identified as the segment most in need of investment to finalise the TEN-T network and modernise the existing network. CALLS on Member States, accordingly, to use the resources being made available by the Recovery and Resilience Facility and the Multiannual Financial Framework 2021-27 to</p>	<p>UNDERLINES the importance of developing further infrastructure capacity and the routes of the rail freight corridors in accordance with market requirements and customer needs, and ENCOURAGES strengthening the functioning of the rail freight corridors in a coordinated way focussing on the review and improvement of performance using harmonised key performance indicators, and on bundling all actors in the supply chain;</p> <p>V. Networks and investment</p> <p>73. NOTES the fact that the TEN-T network has been extremely important for developing a coherent high-capacity interoperable rail network across the Union, and also for connecting</p>
--	--



<p>enhance the competitiveness of the rail sector and support related investment in rail infrastructure;</p> <p>33. UNDERLINES that systemic integration with other transport modes, including maritime, inland waterways, air transport and road transport, is essential to keep territories connected and achieve the modal shift. As a result, an increase in intermodal transfer opportunities, enlargement of the capacity of existing transfer and transhipment facilities, and better intermodal traffic management are necessary;</p> <p>34. RECOGNISES that major investment is required in rolling stock, so as to make use of innovations, upgrade to</p>	<p>it to ports, airports and road and inland waterway terminals. Although it has not been able to singlehandedly overcome the large asymmetries in rail network coverage and density, through the Connecting Europe Facility and other EU financing instruments the TEN-T network has allowed many Member States with smaller investment capacities to steadily, albeit slowly, upgrade their networks;</p> <p>74. BEARING IN MIND the political aim of a climate-neutral economy, ACKNOWLEDGES that national budgets in many Member States remain strained from the previous economic crisis and the current one related to the pandemic, and that public investment</p>
--	---



<p>new technical specifications, increase flexibility, safety and comfort, and diversify the service offer;</p> <p>35. CALLS on the Commission to study and propose, as a matter of priority, European-level schemes to support rail operators , while also reviewing the rules for financial support offered by Member States with a view to their simplification.</p>	<p>in transport has remained barely at the level required to ensure maintenance;</p> <p>75. STRESSES that the rail sector will need to make the best possible use of EU financing instruments. Railway transport infrastructure has been identified as the segment most in need of investment to finalise the TEN-T network and modernise the existing network.</p> <p>CALLS on Member States, accordingly, to use the resources being made available by the Recovery and Resilience Facility and the Multiannual Financial Framework 2021-27 to enhance the competitiveness of the rail sector and support related investment in rail infrastructure and to use the</p>
---	---



	<p>funding to make rail infrastructure accessible for all;</p> <p>76. UNDERLINES that systemic integration with other transport modes, including maritime, inland waterways, air transport and road transport, is essential to keep territories connected and achieve the modal shift. As a result, an increase in intermodal transfer opportunities, enlargement of the capacity of existing transfer and transhipment facilities, and better intermodal traffic management are necessary;</p> <p>77. RECOGNISES that major investment is required in rolling stock, so as to make use of innovations, upgrade to new technical specifications, increase flexibility, accessibility, safety</p>
--	--



	<p>and comfort, and diversify the service offer;</p> <p>78. CALLS on the Commission to study and propose, as a matter of priority, European-level schemes to support rail operators , while also reviewing the rules for financial support offered by Member States with a view to their simplification and to propose new and revise existing legislation to ensure rail transport becomes more accessible for persons with disabilities so that all passengers can make a sustainable transport choice.</p>
--	--

DSB

DSB byder velkommen, at Rådet ønsker at styrke den internationale jernbanetransport.

Det fremgår i afsnit 13 i rådskonklusionerne, at jernbanetransport kun er ansvarlig for 0,4 % af CO₂-emissionerne i transportsektoren. På trods heraf har den internationale jernbanepassagertransport kun en markedsandel på 8%.



DSB er enig i, at et modalt skift til jernbanen vil være en effektiv måde til at dekarbonisere transportsektoren. For at kunne tiltrække flere passagerer til jernbanen skal der være en veludbygget infrastruktur samt gode forbindelser mellem de europæiske byer. Endvidere skal det gøres nemmere for kunderne at købe billetter til internationale togrejser.

I afsnit 18 fremgår det, at jernbanetransport er en af de sektorer, som har været hårdest ramt af Covid-19 krisen. I forlængelse heraf fremgår det i afsnit 19, at statsintervention i mange sammenhænge har forhindret jernbanesystemet i at kollapse.

Covid-19 krisen har vist, at de europæiske statsstøtteregele ikke er tilstrækkeligt fleksible til, at medlemsstaterne kan understøtte jernbaneoperatøerne. DSB foreslår, at følgende afsnit indsættes som et nyt afsnit 19a i rådskonklusionerne:

”Considers that the provisions of the Temporary Framework for State aid needs to be adapted to the specificities of the railway sector to serve as the basis for the necessary adequate support to rail companies to mitigate the impact of the COVID-19 pandemic; URGES the Commission to allow for more flexibility and to give Member States new indications as to how to support the railway sector in compliance with EU law to ensure its recovery.”

I forlængelse heraf støtter DSB, at Kommissionen i punkt 35 opfordres til at afdække og foreslå nye europæiske støtteordninger, som kan understøtte jernbanesektoren.

Det fremgår i afsnit 34, at der er behov for betydelige investeringer i rullende materiel. Dette med henblik på at øge komforten, sikkerheden og servicen overfor kunderne. DSB foreslår, at det fremgår i rådskonklusionerne, at der er behov for at øge de private investeringer i togmateriel. Det kan ske ved, at medlemsstaterne tiltræder Luxembourg protokollen. Formålet med protokollen er, at der etableres et juridisk regime for anerkendelsen og håndhævelsen af sikkerhedsrettigheder i rullende togmateriel. Protokollen indebærer, at ejerskabet af rullende jernbanemateriel registreres i en database.

En større tilslutning til protokollen kan bidrage til følgende:

- Konflikter vedr. ejerskab af tog kan undgås, da det i databasen fremgår, hvem som ejer hvilke tog – hvilket giver fleksibilitet i anvendelsen af tog, bl.a. ved andre operatører.



- Materiel kan anvendes i andre lande med fuld respekt af ejerskab (vurderes positivt af långivere).
- Det er vurderingen, at det vil tiltrække flere långivere til finansiering af nyt jernbanemateriel, da ejerskabet af materiellet er fastslået i databasen især i forbindelse med leasing, eller hvor der skal registreres pant.

På baggrund af ovenstående foreslår DSB, at følgende tekstafsnit tilføjes afsnit 34 i rådskonklusionerne:

”RECOGNISES also that, given strained public budgets, financial investment is also urgently needed from the private sector and URGES Member States to move forward expeditiously adopting international agreements and treaties such as the Luxembourg Rail Protocol in order to facilitate such investment”.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring vedr. formandskabets udkast til rådskonklusioner om henholdsvis Kommissionens mobilitetsstrategi samt fremme af jernbanetransport i fremtidens bæredygtige mobilitet.

ES noterer og anerkender, at det primære fokus i denne sag ligger på jernbanetransport (Draft Council conclusions on ”Putting Rail at the Forefront of Smart and Sustainable Mobility”).

ES bemærker, at luftfart praktisk talt ikke nævnes i ”Draft Council conclusions on the ”Sustainable and Smart Mobility Strategy”.

ES finder, at man i et forholdsvis generelt konklusionsdokument bør give mere plads til også de øvrige transportformer, som landevej, søtransport og luftfart.

Hvis dette ikke er meningen, må man ændre emne til alene at omhandle jernbanetransport.

Det må herefter forventes, at tilsvarende strategier for landevej, søtransport og luftfart udarbejdes med skyldig hensyn til vigtigheden af disse transportformer.

ITD

ITD har ikke bemærkninger til de dele af udkastet til Rådskonklusioner, der omhandler persontransport.



Til de dele af erklæringen, der omhandler godstransport, er det ITD's klare holdning, at der i udkastet til Rådskonklusioner endnu engang anlægges et alt for entydigt fokus på overflytning af gods fra vej til bane.

Denne strategi har været forfulgt i EU-regi siden starten af 1990'erne, er der blevet investeret flere 100 milliarder euro i en styrkelse af jernbanen og i at sikre et modalskifte. Det er bl.a. sket under Marco Polo-programmet, Shift2Rail ligesom langt størstedelen af CEF-midlerne har været allokeret til jernbanen.

Det har formentlig været den dyreste og mindst effektive løsning til at sikre mere bæredygtig transport i EU, da resultatet blot har været, at transport ad vej i dag står for en større andel af transporten i EU. Over tre fjerdele af alt transport inden for EU foregår i dag ad vej.

En af de primære årsager til, at det er gået så galt, er, at man alt for længe har set de forskellige transportformer som værende i konkurrence med hinanden i stedet for at fokusere på dem som dele af et samlet system, der skal spille sammen.

Hertil skal der lægges en manglende evne og vilje til at erkende, at lastbiltransport i mange tilfælde er bedst, og at det især er på de lange internationale ture, at der er et potentiale for at flytte transport væk fra vejene.

Helt grundlæggende bør EU's transportpolitik handle om at få skabt et velfungerende transportsystem. I et velfungerende transportsystem vil transporten automatisk flytte derhen, hvor det giver bedst mening, og et velfungerende transportsystem vil kunne styrke både bane-, sø- og vejtransport samtidig med at effektiviteten øges.

Da man ikke kan bygge jernbaner ved alle havne, terminale og virksomheder er man nødt til at forstå, at en styrkelse af jernbanetransporten også forudsætter en styrkelse af vejinfrastrukturen, så lastbiler nemt kan få adgang til havne/terminaler.

Havde EU investeret bare en brøkdel af de midler, som man har investeret i jernbanen i en omstilling af vejgodstransporten, ville EU være langt tættere på at indfri sine klimamæssige målsætninger.

Det vil derfor være i overensstemmelse med regeringens ambition om, at EU's budget ikke må stige, at man får stoppet den forfejlede strategi med et ensidigt fokus på jernbanegods.



Her er det vigtigt at bemærke, at den grønne omstilling af vejgods-transporten allerede er påbegyndt på trods af manglende investeringer. Dette er fortsat i sin indledende fase grundet de veldokumenterede udfordringer med omstillingen af tunge køretøjer, men forventningen er, at overgangen fra anvendelse af fossile brændstoffer til alternative drivmidler tager til de kommende år som følge af den teknologiske udvikling – i særdeleshed hvis det understøttes aktivt af politiske tiltag både nationalt og europæisk. Det betyder, at de klimamæssige fordele ved at anvende bane frem for vej gradvist udlignes.

Dermed er det for alvor tid til et opgør med den ensidige forståelse af jernbanetransport som mere grønt end fx vejtransport. Dette underbygges af særberetningen fra Den Europæiske Revisionsret ”Transportinfrastrukturer i EU: Megaprojekter bør gennemføres hurtigere, så deres effekt på transportnettet kan leveres rettidigt”²⁰. I særberetningen peges der på, at jernbaneprojekter i virkeligheden ikke er så grønne, som de bliver beregnet til, fordi man i beregningerne underestimerer CO₂-udledningerne i anlægsfasen og overestimerer potentialet for modalskift.

ITD håber derfor, at man fra dansk side vil arbejde for, at rådskonklusionerne vil blive mere balanceret og i højere grad fokusere på, at det samlede transportsystem skal være velfungerende i stedet for entydigt at fokusere på jernbanetransport.

DI

DI Transport har modtaget ovennævnte udkast til Rådskonklusioner i høring med svarfrist den 28. april 2021.

DI Transport har følgende bemærkninger: Udkastet til Rådskonklusionerne er balanceret og DI Transport kan støtte formandskabets tekster. Konklusionerne har et fornuftigt sigte på en række værktøjer til fremme af den grønne omstilling.

Transportsektoren skal undergå en grøn omstilling, hvis drivhusgasemissionerne skal reduceres inden for transport med 90% inden 2050 som beskrevet i den europæiske grønne aftale. Det er derfor nødvendigt med en ambitiøs mobilitetsstrategi.

²⁰ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_10/SR_Transport_Flagship_Infrastructures_DA.pdf



Strategien opstiller ambitiøse vækstmål for bæredygtig transport, og giver jernbanen en vigtig rolle, hvilket DI Transport også kan støtte.

Vi sætter endvidere pris på, at strategien tager højde for erfaringerne fra Covid-19-pandemien og den fremtidige modstandsdygtighed i transportsektoren.

Derudover er vi enige i, at der er behovet for investeringer i Europas jernbaneinfrastruktur for at nå strategiens mål om at færdiggøre det transeuropæiske transportnet TEN-T.

Hvis man vil fremme den internationale jernbanedrift må man desuden søge at fjerne de hindringer for smidig grænseoverskridende transport, som endnu eksisterer mellem EU's medlemsstater.

Da strategien er temmelig generel, og indeholder mange individuelle initiativer, der først for nylig er annonceret, vil vi vurdere dem, når Europa-Kommissionen foreslår specifikke foranstaltninger.

DTL

Vi noterer, at jernbanen allerede har en forholdsvis høj markedsandel i international godstransport i EU, "19% of freight transport across Europe", hvilket er en naturlig følge af, at banen har sin styrke på lange afstande, og hvor det er muligt at konsolidere større mængder af gods, som ikke er tidskritisk.

Vi noterer med tilfredshed, at der i tilknytning til TEN-T lægges vægt på forbindelserne og knudepunkterne mellem vej, bane, sø, vandveje og luft. Ikke mindst gods på jernbane er stærkt afhængig af gode og effektive forbindelser til vejnettet i dør-til-dør transporter.

Samtidig må vi advare om, at en dogmatisk tilgang til "modal shift" ikke er fornuftig eller realistisk, og kan risikere at føre til unødigt høje omkostninger, for ringe effektivt – herunder for målene om mindre klimabelastning, og ikke mindst skuffede forventninger, når det vil vise sig, at målene ikke med fornuft eller rimelighed kan indfries.

Her må det også bemærkes, at banerne har vist en bemærkelsesværdig manglende evne til at øge markedsandel inden for gods-



transport i de senere år, på trods af massiv offentlig støtte og subsidier. Derfor er en 'modal shift' tilgang, hverken realistisk eller fremmende for at nå EU's klimamål.

Opgaven med at fremme den grønne omstilling i transportsektoren er en opgave for alle transportaktører. Derfor advarer vi også mod et ensidigt fokus på 'modal shift' og opfordrer i stedet til, at Rådet støtter en tilgang med fokus på 'modal cooperation'.

I forhold til gods på jernbane skal vi pege på det vigtige i at holde fast i en prioritering af godstrafik over for passagertrafik på banen i de såkaldte, "rail freight corridors", ligesom det er vigtigt at holde "market requirements and customer needs" for øje.

Det bemærkes at gods og passagerer ikke er egnede til de samme transporter ift. til hastighed og antal stop. Derfor har tendensen været, at passagerer transporten har fået forrang i kampen om de samme jernbanespor.

Forbrugerrådet TÆNK

Det er særdeles positivt, at formandsskabet har lavet udkast til rådskonklusioner på baggrund af den vifte af initiativer, der i øjeblikket finder sted for at styrke jernbanen i fremtidens bæredygtige, europæiske mobilitet. EU bør styrke indsatsen for at gøre toget til et grønt og attraktivt alternativ til flyet og bilen på rejser i Europa – og Danmark bør tage aktivt del i dette i arbejdet i EU.

Styrk jernbanenetværket i Europa:

Det er positivt, at udkastet slår fast, at en overflytning af passagerer og gods til jernbanen spiller en afgørende rolle i at mindske CO₂-udledningen fra transporten – samt at der er brug for at styrke jernbanenetværket og servicen i overensstemmelse med kundernes behov for at få denne overflytning til at ske. Dette kræver en indsats både fra jernbaneselskaberne og fra politisk side på nationalt og europæisk plan. Det er derfor positivt, at udkastet understreger, at der er behov for investeringer fra blandt andet medlemsstaterne i at styrke jernbanenettet mellem de europæiske byer, blandt andet for at styrke TEN-T-netværket. Passagererne skal opleve, at toget er attraktivt, både når det gælder rejsetid og punktlighed på rejser i Europa.

Det er ligeledes positivt, at det understreges, at der er brug for at investere i rullende materiel for at styrke fleksibilitet, sikkerhed og komfort. Det bør i denne forbindelse undersøges, om det er muligt



at investere i en pulje af fælles nattogsvogne, som kan være omkostningstunge at investere i for de enkelte togselskaber.

Indsatsen for at koordinere køreplaner og etablere afgang på tværs af grænser bør desuden styrkes, herunder arbejdet på at (gen)etablere nattog. I forlængelse af dette bør der arbejdes på at give passagerne en langt mere sammenhængende serviceoplevelse, når det gælder information, billetter, kundeservice og passagerrettigheder.

Styrk togpassagerernes rettigheder:

I både kommissionens mobilitetsstrategi og i IPR-plattformens arbejde er styrkede passagerrettigheder nævnt som væsentlige indsatsområder. Dette mangler i formandsskabets udkast til rådskonklusioner. Stærke passagerrettigheder spiller en afgørende rolle i at styrke tilliden til jernbanen, særligt i tilfælde af forsinkelser og aflysninger. Rådet bør sammen med EU-kommissionen og medlemsstaterne sørge for en forbrugervenlig implementering af den kommende, reviderede udgave af jernbanepassagerrettighedsforordningen, herunder sørge for at styrke kendskabet til rettighederne blandt passagererne og gøre det nemmere at få dem opfyldt. Implementeringen bør desuden styrke adgangen til at få sin rejse på én samlet billet, skabe større beskyttelse ved mistede togforbindelser samt begrænse den kommende force majeure-bestemmelse mest muligt.

Gør det nemmere at købe billet til den internationale togrejse:

Det er positivt, at udkastet nævner behovet for bedre at kunne planlægge og købe billet til den samlede rejse som et element i at styrke passagertogtrafikken. Mange passagerer oplever i dag, at det er en jungle at finde en samlet billet – og i særdeleshed den billigste billet – på togrejser i Europa. Tal fra Passagerpuls 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 booking-systemer kunne få dem til at gøre det.

Rådet bør sammen med kommissionen arbejde for konkrete lovændringer på området. Blandt andet bør det være 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 sin mobilitetsstrategi.

I arbejdet for at styrke de lovgivningsmæssige rammer for at udvikle multimodale billet- og mobilitetsservices er det vigtigt, at der 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.

Generelle forventninger til andre landes holdninger

Udkastet til rådskonklusioner er generelt blevet positivt modtaget af de øvrige medlemslande. Især i lyset af det politiske arbejde der er fortaget på jernbanelområdet under forrige formandskaber mener flere medlemsstater, at timingen og konteksten er givtigt for rådskonklusionernes vedtagelse.

Enkelte lande betonedede, i lighed med Danmark, at modalskifte til jernbane ikke altid er den mest effektive løsning, mens en række lande ønsker at fastholde tekstens tilgang, om at modalskifte til jernbanen er det mest effektive redskab til dekarbonisering af transportsektoren.

Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter overordnet rådskonklusionerne, og er enige i at jernbanen spiller en afgørende rolle i transportsektoren og den grønne omstilling.

Danmark er fortsat et af de europæiske lande der er længst fremme med at implementere det fælles europæiske signalsystem ERTMS på jernbanen. ERTMS samt elektrificeringen af den danske jernbane vil bidrage til at facilitere jernbanetransport på tværs af de europæiske grænser. Danmark investerer også massivt i udbygningen af jernbanen, herunder ikke mindst i de europæiske jernbanekorridorer der går i gennem Danmark.

Regeringen mener dog også, at det er vigtigt ikke at tro at transportsektorens problemer, herunder ikke mindst klima og trængsel på vejene, kan løses alene gennem et modalskifte fra vej til jernbane. Hvis transportsektorens klimaudledning skal håndteres – og det skal den – så skal der ske en reduktion i vejtransportens CO₂-udledninger gennem elektrificering. Det er derfor afgørende at der etableres den rette ladeinfrastruktur og skiftet til elbiler fortsat understøttes.



Herudover mener regeringen at den omfattende regulering af jernbanesektoren, herunder ikke mindst på europæisk plan, kan udgøre en selvstændig udfordring for jernbanesektorens konkurrenceevne. Reguleringen er blandt andet medvirkende til at jernbaner er betydeligt dyrere at anlægge og vedligeholde end veje. Regeringen mener derfor, at kommissionen bør undersøge muligheden for forsimpling af lovgivning inden for jernbanesektoren.

Slutligt mener regeringen heller ikke, at rådskonklusionerne bør diktere medlemslandenes nærmere brug af midler under den flerårige finansielle ramme for 2021-2017 (MFF) henholdsvis genopretningsfonden, idet det er op til medlemsstaterne selv at bestemme benyttelsen af sådanne midler inden for de aftalte rammer af MFF'en samt genopretningsplanerne.

Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Udkastet til rådskonklusioner har ikke tidligere været forlagt Folketingets Europaudvalg.



5. Rådskonklusioner om Kommissionens Strategi for Smart og Bæredygtig Mobilitet

Nyt notat

KOM nr. foreligger ikke.

Resumé

Det portugisiske formandskab har den 21. april 2021 fremsat et forslag til rådskonklusioner om mobilitetsstrategien.

Rådskonklusionerne angiver overordnet Rådets holdning til Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet.

Rådskonklusionerne har ikke lovgivningsmæssige, finansielle, økonomiske eller øvrige konsekvenser.

Regeringen er overordnet set positivt indstillet over for rådskonklusionerne. Regeringen ser dog gerne en mere ambitiøs tilgang i forhold til dagsordenen om udfasning af benzin- og dieslbiler, samt større fokus på udrulning af infrastruktur for alternative brændstoffer. Herudover vil regeringen lægge op til, at der også sættes fokus på de afledte effekter på miljø, herunder særligt luftforurening og støj.

Baggrund

Det portugisiske formandskab har fremsat et udkast til rådskonklusioner om mobilitetsstrategien den 19. april 2021.

Rådskonklusioner er sat på dagsordenen for TTE(transport)-rådsmødet den 3. juni 2021 med henblik på vedtagelse.

Rådskonklusionerne er udarbejdet som respons på Kommissionens strategi om bæredygtig og intelligent mobilitet (mobilitetsstrategien)²¹, som blev fremsat den 9. december 2020.

Kommissionens mobilitetsstrategi lægger op til at gøre europæisk transport mere bæredygtig, intelligent og modstandsdygtig.

²¹ KOM (2020) 789 – Meddelelse fra Kommissionen om Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet – en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden



Formål og indhold

Med rådskonklusionerne lægger det portugisiske formandskab generelt op til at støtte Kommissionens vision om at gøre europæisk transport mere bæredygtig, intelligent og modstandsdygtig.

Bæredygtig transport

Rådskonklusionerne nævner, at alle transportformer bør bidrage til en væsentlig reduktion af transportsektorens emissioner for at nå målet om et klimaneutralt EU inden 2050, og opfordrer samtidig Kommissionen til at vurdere, hvordan transportformerne bedst kan bidrage til at nå 2030-målene for klima, forurening, bæredygtige levevilkår og biodiversitet.

Der sættes herunder fokus på mobilitet i byerne og vigtigheden af at fremme rene og aktive transportformer, kollektiv trafik m.v.

Det fremgår endvidere, at alle medlemslande skal bidrage til at nå målene, men at der dog skal tages hensyn til medlemslandenes forskellige udgangspunkter og specifikke nationale forhold.

Et af tiltagene for at opfylde klimamålene er et skift til nulemissionskøretøjer og flåder. I den forbindelse fremhæves behovet for forudsigelighed for alle interessenter, revision af EU-retsakter for at fremme køretøjer og skibe, som anvender alternative brændstoffer, samt en omfattende udrulning af infrastruktur, der understøtter nulemissionskøretøjer.

Intelligent transport

Rådskonklusionerne lægger vægt på, at digitalisering og innovation inden for grønne teknologier skal fremmes for at skabe et integreret multimodalt transportnetværk.

Rådskonklusionerne understreger vigtigheden af at fremme brugen af offentlig transport og nye mobilitetstjenester, multimodalitet og bæredygtige transportformer.

Rådskonklusionerne opfordrer herudover Kommissionen til at fremsætte et forslag om et EU-datarum for mobilitet, som skal sikre adgang til og interoperabilitet med data for at forbedre en effektiv transport. Samtidig skal udviklingen af intelligente transportsystemer fortsat baseres på et bredt sæt af kommunikationsteknologier, tjenester og infrastruktur.

Modstandsdygtig transport



Det fremgår af rådskonklusionerne, at COVID-19-krisen åbner for en mulighed til at fremskynde en bæredygtig omstilling af transportsektoren.

Det bemærkes samtidig, at det er vigtigt at genoprette tilliden til og modstandsdygtigheden af transportsektoren, herunder også for den kollektiv trafik for at fremskynde dens bæredygtige omstilling og modernisering.

Rådskonklusionerne opfordrer Kommissionen til at udarbejde en beredskabsplan for transportsektoren for bedre at imødegå fremtidige pandemier og kriser.

Tværgående

Det fremgår videre, at det er vigtigt at realisere det fælles europæiske transportområde samt at færdiggøre det transeuropæiske transportnet for at sikre bæredygtig, multimodal, intelligent og robust mobilitet.

Vigtigheden af lige adgang til højeffektiv mobilitet på tværs af køn og social baggrund understreges.

Der er behov for EU-finansiering på både nationalt, regionalt og lokalt niveau og private investeringer for at imødekomme det betydelige investeringsbehov som følge af en øget intelligent og bæredygtig ambition på tværs af forskellige transportformer.

Til sidst opfordrer rådskonklusionerne Kommissionen til løbende at vurdere, om de politiske tiltag, som foreslås i strategien, er tilstrækkelige til at realisere vision.

Europaparlamentets udtalelse

Europa-Parlamentet skal ikke udtale sig om rådskonklusioner.

Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

Gældende dansk ret

Ikke relevant.



Konsekvenser

Udkastet til rådskonklusionerne har ikke lovgivningsmæssige, økonomiske eller øvrige konsekvenser.

Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 21. april 2021.

Der er indkommet høringssvar fra følgende interessenter:

Dansk Industri (DI) Transport

DI Transport har følgende bemærkninger: Udkastet til Rådskonklusionerne er balanceret og DI Transport kan støtte formandskabets tekster. Konklusionerne har et fornuftigt sigte på en række værktøjer til fremme af den grønne omstilling.

Transportsektoren skal undergå en grøn omstilling, hvis drivhusgasemissionerne skal reduceres inden for transport med 90% inden 2050 som beskrevet i den europæiske grønne aftale. Det er derfor nødvendigt med en ambitiøs mobilitetsstrategi.

Strategien opstiller ambitiøse vækstmål for bæredygtig transport, og giver jernbanen en vigtig rolle, hvilket DI Transport også kan støtte.

Vi sætter endvidere pris på, at strategien tager højde for erfaringerne fra Covid-19-pandemien og den fremtidige modstandsdygtighed i transportsektoren.

Derudover er vi enige i, at der er behovet for investeringer i Europas jernbaneinfrastruktur for at nå strategiens mål om at færdiggøre det transeuropæiske transportnet TEN-T.

Hvis man vil fremme den internationale jernbanedrift må man desuden søge at fjerne de hindringer for smidig grænseoverskridende transport, som endnu eksisterer mellem EU's medlemsstater.

Da strategien er temmelig generel, og indeholder mange individuelle initiativer, der først for nylig er annonceret, vil vi vurdere dem, når Europa-Kommissionen foreslår specifikke foranstaltninger.



Danske Handicaporganisationer (DH)

DH har følgende bemærkninger:

Overordnet er vi positive over for strategien. Vi ser især positivt på kravet om, at al ny lovgivning skal overholde EU's nye handicapstrategi, da det vil hjælpe med at implementere art. 9 i FN's Handicapkonvention i EU-lovgivning. Strategien mangler imidlertid konkrete mål og milepæle for tilgængelighed til transport. Derfor håber vi, at Rådskonklusioner kan hjælpe med at omsætte disse ambitioner til handlinger for at sikre, at tilgængelighed for personer med handicap forstås som et centralt spørgsmål om bæredygtighed.

DH har følgende konkrete kommentarer:

<i>Draft</i> COUNCIL CONCLUSIONS on the Sustainable and Smart Mobility Strategy	<i>Draft</i> COUNCIL CONCLUSIONS on the Sustainable and Smart Mobility Strategy
HAVING REGARD TO:	HAVING REGARD TO:
<ul style="list-style-type: none">- The European Council conclusions of December 2019 and December 2020;- The Council Conclusions on policy considerations for a pandemic and other major crisis contingency plan for the European freight transport sector²²;- The Council Conclusions on Compliance with the necessary hygiene and infection control measures to ensure cross-border collective passenger transport²³;	<ul style="list-style-type: none">- The European Council conclusions of December 2019 and December 2020;- The Council Conclusions on policy considerations for a pandemic and other major crisis contingency plan for the European freight transport sector³⁰;- The Council Conclusions on Compliance with the necessary hygiene and infection control measures to

²² ST 12088/20.

²³ ST 9699/20.

³⁰ ST 12088/20.



<ul style="list-style-type: none">- The Council Conclusions on the progress of implementation of the Trans-European Transport Network (TEN-T) and the Connecting Europe Facility (CEF) for transport;²⁴- The Council Conclusions on "Priorities for the EU's maritime transport policy until 2020: Competitiveness, Decarbonisation, Digitalisation to ensure global connectivity, an efficient internal market and a world-class maritime cluster";²⁵- The Council Conclusions on the digitalisation of transport;²⁶- The Council Conclusions on "EU Waterborne Transport Sector – Future Outlook": Towards a carbon-neutral, zero accidents, automated and competitive EU Waterborne Transport Sector"²⁷.- The Council Conclusions "Towards a hydrogen market for Europe"²⁸- <i>[forthcoming Council conclusions on rail]</i>	<ul style="list-style-type: none">- ensure cross-border collective passenger transport³¹;- The Council Conclusions on the progress of implementation of the Trans-European Transport Network (TEN-T) and the Connecting Europe Facility (CEF) for transport;³²- The Council Conclusions on "Priorities for the EU's maritime transport policy until 2020: Competitiveness, Decarbonisation, Digitalisation to ensure global connectivity, an efficient internal market and a world-class maritime cluster";³³- The Council Conclusions on the digitalisation of transport;³⁴- The Council Conclusions on "EU Waterborne Transport Sector – Future Outlook": Towards a carbon-neutral, zero accidents, automated and competitive EU Waterborne Transport Sector"³⁵.- The Council Conclusions "Towards a hydrogen market for Europe"³⁶
---	---

²⁴ ST 15425/17.

²⁵ ST 9976/17.

²⁶ ST 15431/17.

²⁷ ST 8648/20.

²⁸ ST 13976/20.

³¹ ST 9699/20.

³² ST 15425/17.

³³ ST 9976/17.

³⁴ ST 15431/17.

³⁵ ST 8648/20.

³⁶ ST 13976/20.



<p>THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION:</p> <p>1. WELCOMES the presentation by the Commission of the Sustainable and Smart Mobility Strategy²⁹, which proposes a medium-to long-run vision for a more environment- and climate-friendly, digitised, resilient and competitive transport and mobility system.</p> <p>2. SUPPORTS its vision to make European transport more sustainable, intelligent and resilient, and to ensure a major contribution of transport to meeting the objective of a climate-neutral EU by 2050 in line with the objectives of the Paris Agreement, as well as the interim binding target of a net domestic reduction of at least 55% in greenhouse gas (GHG) emissions in the EU by 2030 compared to 1990.</p> <p>3. CONSIDERS that all transport modes should contribute to a substantial reduction in the transport sector's emissions by 2050 in a way that preserves their competitiveness and</p>	<p>– <i>[forthcoming Council conclusions on rail]</i></p> <p>THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION:</p> <p>15. WELCOMES the presentation by the Commission of the Sustainable and Smart Mobility Strategy³⁷, which proposes a medium-to long-run vision for a more environment- and climate-friendly, digitised, resilient and competitive transport and mobility system.</p> <p>16. SUPPORTS its vision to make European transport more sustainable, intelligent and resilient, and to ensure a major contribution of transport to meeting the objective of a climate-neutral EU by 2050 in line with the objectives of the Paris Agreement, as well as the interim binding target of a net domestic reduction of at least 55% in greenhouse gas (GHG) emissions in the EU by 2030 compared to 1990.</p> <p>17. CONSIDERS that all transport modes should</p>
--	---

²⁹ Communication from the Commission on Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future (ST 14012/20 + ADD 1).

³⁷ Communication from the Commission on Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future (ST 14012/20 + ADD 1).



<p>takes into account their emission reduction potential. In this context INVITES the Commission to assess how the measures envisaged in its Sustainable and Smart Mobility Strategy will ensure that transport modes can best contribute to the above-referred 2030 target, including by conducting an in-depth examination of the environmental, economic and social impact at Member State level.</p> <p>4. In addition, UNDERSTANDS that efforts to achieve emission reduction targets should be delivered collectively in the most cost-effective manner possible, with all Member States participating in those efforts, taking into account considerations of fairness and solidarity, and of Member States' different starting points and specific national circumstances, while leaving no one behind.</p> <p>5. With a view to reducing current dependence on fossil fuels, IS OF THE VIEW that a fast but balanced shift towards zero-emission vehicles and fleets, promoting predictability for all stakeholders, requires an update of the EU legislative framework to facilitate the placing on the market and uptake of vehicles and vessels using alternative propulsion systems (such as electricity or hydrogen), complemented</p>	<p>contribute to a substantial reduction in the transport sector's emissions by 2050 in a way that preserves their competitiveness and takes into account their emission reduction potential. In this context INVITES the Commission to assess how the measures envisaged in its Sustainable and Smart Mobility Strategy will ensure that transport modes can best contribute to the above-referred 2030 target, including by conducting an in-depth examination of the environmental, economic and social impact at Member State level.</p> <p>18. In addition, UNDERSTANDS that efforts to achieve emission reduction targets should be delivered collectively in the most cost-effective manner possible, with all Member States participating in those efforts, taking into account considerations of fairness and solidarity, and of Member States' different starting points and specific national circumstances, while leaving no one behind.</p> <p>19. With a view to reducing current dependence on fossil fuels, IS OF THE VIEW that a fast but balanced shift towards zero-emission vehicles and fleets, promoting predictability for all stakeholders, requires an update of the EU legislative framework to facilitate the placing on</p>
---	--



<p>by an extensive roll-out of infrastructure supporting zero-emission vehicles, including the deployment of recharging and refuelling points for alternative fuels. REMINDS in this context that low-emission solutions may provide effective solutions for the transition phase.</p> <p>6. STRESSES that digitalisation and promoting innovation in green technologies are the driving forces behind the long-term global competitiveness of the EU transport system, as they can improve efficiency, safety, security and comfort, and promote an integrated multimodal transport ecosystem, and in this context CALLS for taking up the approach identified in the Passau declaration “Smart Deal for Mobility - Shaping the mobility of the future with digitalisation - sustainable, safe, secure and efficient” of 29 October 2020 when developing transport and mobility policies; REMINDS that, in addition to the development and deployment of innovative climate-neutral technologies, achieving those goals also requires behavioural changes from the side of the users of the transport and mobility system.</p> <p>7. LOOKS FORWARD to the presentation by the Commission of the forthcoming Urban Mobility initiative and UNDERLINES in this</p>	<p>the market and uptake of vehicles and vessels using alternative propulsion systems (such as electricity or hydrogen), complemented by an extensive roll-out of infrastructure supporting zero-emission vehicles, including the deployment of recharging and refuelling points for alternative fuels. REMINDS in this context that low-emission solutions may provide effective solutions for the transition phase.</p> <p>20. STRESSES that digitalisation and promoting innovation in green technologies are the driving forces behind the long-term global competitiveness of the EU transport system, as they can improve efficiency, safety, security, <i>accessibility</i> and comfort, and promote an integrated multimodal transport ecosystem, and in this context CALLS for taking up the approach identified in the Passau declaration “Smart Deal for Mobility - Shaping the mobility of the future with digitalisation - sustainable, safe, secure and efficient” of 29 October 2020 when developing transport and mobility policies; REMINDS that, in addition to the development and deployment of innovative climate-neutral technologies, achieving those goals also requires behavioural changes from the side of the users of the transport and mobility system.</p>
---	--



<p>context the importance of promoting active mobility, the use of public transport and new mobility services, multimodality and sustainable modes of transport, as called for in the Graz Declaration on “Starting a new era: clean, safe and affordable mobility for Europe” of 30 October 2018. RECALLS in this context that collective transport was considerably affected by the COVID-19 crisis and that the policy response to the crisis should aim at restoring the confidence and reinforcing the resilience of public transport, accelerating its sustainable transformation and modernisation, while ensuring transport affordability.</p> <p>8. STRESSES that Co-operative Connected Automated Mobility (CCAM) should be developed and deployed in a manner that improves transport safety, reduces congestion and contributes to climate objectives.</p> <p>9. CALLS ON the swift presentation of a proposal on an EU mobility data space, which should ensure access to and interoperability of data for improved transport efficiency, and OBSERVES that the development of Intelligent Transport Systems should continue to be based on a broad set of electronic communication technologies (5G, ITS-G5), services</p>	<p>21. RECOGNIZES that those changes can only be achieved by making all transport modes accessible to persons with disabilities and persons with reduced mobility, who are currently not able to make sustainable choices because of limited accessibility especially of rail infrastructure and rolling stock.</p> <p>22. LOOKS FORWARD to the presentation by the Commission of the forthcoming Urban Mobility initiative and UNDERLINES in this context the importance of promoting active mobility, the use of public transport and new mobility services, multimodality and sustainable modes of transport, as called for in the Graz Declaration on “Starting a new era: clean, safe and affordable mobility for Europe” of 30 October 2018. RECALLS in this context that collective transport was considerably affected by the COVID-19 crisis and that the policy response to the crisis should aim at restoring the confidence and reinforcing the resilience of public transport, accelerating its sustainable transformation and modernisation and making it more accessible for all users, while ensuring transport affordability.</p> <p>23. STRESSES that Co-operative Connected Automated Mobility (CCAM) should be developed and</p>
--	---



<p>and infrastructure (such as Galileo and Egnos).</p> <p>10. REMINDS that completing the Single European Transport Area remains a cornerstone of European transport policy and STRESSES that a precondition to realising that goal and to achieving sustainable and smart sustainable transport and mobility is to have an up-to-date, multimodal high-performance transport infrastructure to help connect and integrate the Union and all its Member States and regions, including remote, outermost, insular, peripheral, mountainous and sparsely populated ones, with a view to improving the free movement of persons, goods and services. In this context RECALLS the importance of the completion of the trans-European transport network within the established timeframe and welcomes its further integration with urban nodes.</p> <p>11. REMINDS that the EU transport policy should promote availability, accessibility and affordability to all, as well as good social conditions in the sector, including by aiming to eliminate inequalities and to promote gender equality, as well as rights and equal opportunities for all, and EXPECTS that the</p>	<p>deployed in a manner that improves transport safety and accessibility, reduces congestion and contributes to climate objectives.</p> <p>24. CALLS ON the swift presentation of a proposal on an EU mobility data space, which should ensure access to and interoperability of data for improved transport efficiency, and OBSERVES that the development of Intelligent Transport Systems should continue to be based on a broad set of electronic communication technologies (5G, ITS-G5), services and infrastructure (such as Galileo and Egnos).</p> <p>25. REMINDS that completing the Single European Transport Area remains a cornerstone of European transport policy and STRESSES that a precondition to realising that goal and to achieving sustainable and smart sustainable transport and mobility is to have an up-to-date, multimodal high-performance transport infrastructure to help connect and integrate the Union and all its Member States and regions, including remote, outermost, insular, peripheral, mountainous and sparsely populated ones, with a view to improving the free movement of persons, goods and services. In this context RECALLS the importance of the</p>
---	--



<p>mainstreaming of these objectives be taken into account and promoted throughout the preparation, implementation and monitoring of transport policy measures.</p> <p>12. STRESSES that the economic response to the COVID-19 crisis offers the opportunity to accelerate the sustainable transformation and modernisation of the transport and mobility system, and INVITES the Commission to swiftly present the progress made in preparing a contingency plan for transport to better address pandemic and other major crises.</p> <p>13. TAKES NOTE of the Commission's estimate contained in its Sustainable and Smart Mobility Strategy for an overall financing gap of EUR 230 billion per year until 2030 to support the measures needed to achieve the vision for a more resilient, sustainable and smarter digital transport and mobility system. UNDERLINES that EU financing, as well as public funding at national, regional and local levels and private resources are crucial in addressing the significant investment needs stemming from an increased smart and sustainable ambition across modes. In this context WELCOMES the EIB Group's ongoing revision</p>	<p>completion of the trans-European transport network within the established timeframe and welcomes its further integration with urban nodes.</p> <p>26. REMINDS that the EU transport policy should promote availability, accessibility and affordability to all, as well as good social conditions in the sector, including by aiming to eliminate inequalities and to promote gender equality, as well as rights and equal opportunities for all, and EXPECTS that the mainstreaming of these objectives be taken into account and promoted throughout the preparation, implementation and monitoring of transport policy measures.</p> <p>27. STRESSES that the economic response to the COVID-19 crisis offers the opportunity to accelerate the sustainable transformation and modernisation of the transport and mobility system, and INVITES the Commission to swiftly present the progress made in preparing a contingency plan for transport to better address pandemic and other major crises.</p> <p>28. TAKES NOTE of the Commission's estimate contained in its Sustainable</p>
--	---



<p>of its financing policy for transport [<i>in the broader framework of the Climate Bank Roadmap 2021-2025</i>] and stresses the need to align it with the EU transport policy objectives.</p> <p>14. CALLS for the Commission to monitor on a regular basis whether the policy actions proposed in the Strategy are sufficient to the realisation of this vision, or if additional measures might be deemed necessary.</p>	<p>and Smart Mobility Strategy for an overall financing gap of EUR 230 billion per year until 2030 to support the measures needed to achieve the vision for a more resilient, sustainable, accessible, and smarter digital transport and mobility system. UNDERLINES that EU financing, as well as public funding at national, regional and local levels and private resources are crucial in addressing the significant investment needs stemming from an increased smart and sustainable ambition across modes. In this context WELCOMES the EIB Group's ongoing revision of its financing policy for transport [<i>in the broader framework of the Climate Bank Roadmap 2021-2025</i>] and stresses the need to align it with the EU transport policy objectives.</p> <p>29. CALLS for the Commission to monitor on a regular basis whether the policy actions proposed in the Strategy are sufficient to the realisation of this vision, or if additional measures might be deemed necessary.</p>
--	---

DSB

DSB foreslår, at det tydeliggøres i rådskonklusionerne, at jernbanetransport spiller en vigtig rolle i dekarboniseringen af transportsektoren. Nedenfor har DSB med rød skrift indsat forslag til tilføjelser i afsnit 3 i rådskonklusionerne:



CONSIDERS that all transport modes should contribute to a substantial reduction in the transport sector's emissions by 2050 in a way that preserves their competitiveness and takes into account their emission reduction potential. In this context INVITES the Commission to assess how the measures envisaged in its Sustainable and Smart Mobility Strategy will ensure **modal shift towards low carbon mobility and, in general**, that transport modes can best contribute to the above-referred 2030 target, including by conducting an in-depth examination of the environmental, economic and social impact at Member State level.

Nedenfor har DSB med rød skrift indsat forslag til mindre justeringer i rådskonklusionernes afsnit 6:

STRESSES that digitalisation and promoting innovation in green technologies are the driving forces behind the long-term global competitiveness of the EU transport system, as they can improve efficiency, safety, security and comfort, and promote an integrated multimodal transport ecosystem, and in this context CALLS for taking up the approach identified in the Passau declaration "Smart Deal for Mobility - Shaping the mobility of the future with digitalisation - sustainable, safe, secure and efficient" of 29 October 2020 when developing transport and mobility policies; REMINDS that, in addition to the development and deployment of innovative climate-neutral technologies, achieving those goals also requires behavioural changes from the side of **transport users of the transport and mobility system towards low carbon mobility**.

DTL

Den grønne omstilling af hele transportsektoren og målet om at udbrede transportmidler med nulemission er vigtigt for at nå EU's klimamål frem mod 2030 og målet om teknologineutralitet i 2050.

Men vejen dertil er stadig ganske lang, og der er behov for pragmatisme på den korte og mellemlange bane. Udbredelsen af grøn infrastruktur og tunge nulemissions-køretøjer til konkurrencedygtig pris er stadig på et meget tidligt stadie. Derfor er det afgørende, at man også ser på den rolle som konventionelle brændstoffer spiller i den grønne omstilling, sammen med andre brændstoffer på længere sigt, såsom Power-to -X.

Nye grønne løsninger skal være overkommelige, praktiske og kommercielt bæredygtige for at transportoperatører kan foretage langsigtede investeringer. Derfor er der brug for økonomiske incita-



menter for at investere i grønnere køretøjer. I dag koster en eldre-ven lastbil stadig mere end dobbelt så meget, som prisen en lastbil, der kører på fossile brændstoffer.

Overordnet bemærker vi, at Rådet har taget en konstruktiv og pragmatisk tilgang med velafbalancerede bemærkninger i rådskonklusionerne.

DTL noterer, at der fx lægges vægt på ”fast but balanced shift towards zero-emission vehicles and fleets, promoting predictability for all stakeholders” og på behovet for ”an extensive roll-out of infrastructure supporting zero-emission vehicles, including the deployment of recharging and refuelling points for alternative fuels. Reminds in this context that low-emission solutions may provide effective solutions for the transition phase.”

Det noteres også, at der holdes fast i ”good social conditions in the sector”, om end det kunne have været ønskværdigt med en eksplisit omtale af et mål om fair konkurrence mellem transportvirksomhederne i EU med et fravær af social dumping som konkurrenceparameter.

Helt overordnet savner vi en større erkendelse i Kommissionens Mobilitetsstrategi af den nøglerolle, som vejtransportens har spillet med at sikre levering af essentielle varer og dermed sammenhængskraften i Europa under pandemien.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring vedr. formandskabets udkast til rådskonklusioner om henholdsvis Kommissionens mobilitetsstrategi samt fremme af jernbanetransport i fremtidens bæredygtige mobilitet.

ES bemærker, at luftfart praktisk talt ikke nævnes i ”Draft Council conclusions on the ”Sustainable and Smart Mobility Strategy”.

ES finder, at man i et forholdsvis generelt konklusionsdokument bør give mere plads til også de øvrige transportformer, som landevej, søtransport og luftfart.

Hvis dette ikke er meningen, må man ændre emne til alene at omhandle jernbanetransport.



Det må herefter forventes, at tilsvarende strategier for landevej, søtransport og luftfart udarbejdes med skyldig hensyn til vigtigheden af disse transportformer.

Forbrugerrådet Tænk – Passagerpuls

Styrk fokus på den kollektive transport:

Forbrugerrådet Tænk er generelt positive overfor mange af de målsætninger og initiativer, der foreslås i Kommissionens strategi for bæredygtig og smart mobilitet. Det er derfor også positivt, at det i udkastet fremgår, at Rådet støtter op om visionerne om et mere bæredygtigt, intelligent og robust transportsystem, der bidrager til at nå Paris-aftalens klimamålsætninger.

Udkastet understreger, at alle transportformer skal bidrage til CO₂-reduktioner, hvilket naturligvis er nødvendigt. Det bør dog fremgå mere tydeligt, at den kollektive transport og togtransport i særdeleshed spiller en fremtrædende rolle i den grønne omstilling i Europa. Blandt andet vil vi opfordre Rådet til at tilslutte sig EU-kommissionens mål om at fordoble højhastigheds-togtrafikken i 2030 eller at fastsætte endnu mere ambitiøse mål for flere passagerer i de europæiske tog.

Styrk passagerernes rettigheder:

Stærke passagerrettigheder spiller en central rolle i at styrke forbrugernes tillid til transportsektoren, særligt i tilfælde af forsinkelser og aflysninger, og en styrket tillid er afgørende for at forbrugerne vil vælge kollektiv transport til. Kun på den måde kan kollektiv transports potentiale indfris. Styrkede passagerrettigheder er da også nævnt flere gange i Kommissionens mobilitetsstrategi. Målet om en styrkelse af passagerrettigheder bør fremgå tydeligt i Rådets konklusioner, hvilket det ikke gør i udkastet.

Særligt i forlængelse af coronakrisen, hvor mange har oplevet, at deres ret til refusion ved aflysninger har været mere eller mindre sat ud af kraft, er et styrket fokus på stærke passagerrettigheder – og håndhævelsen af disse – væsentligt. 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. Et væsentligt element i at sikre, at passagererne får det, de har krav på i forbindelse med



forsinkelser og aflysninger, er indførelse af automatisk kompensation. Dette har Den Europæiske Revisionsret anbefalet, og flere transportselskaber har indført det.

I forlængelse af dette bør Rådet støtte op om kommissionens arbejde med at etablere en multimodal ramme for passagerrettigheder, således at dette fører til reelle forbedringer for passagererne med rettigheder på tværs af transportformerne. Rettighederne bør blandt andet sikre kompensation eller erstatningstransport, hvis en forbindelse på tværs af transportformer mistes på grund af en forsinkelse.

Togpassagerers rettigheder bør desuden styrkes på en række punkter – se blandt andet Forbrugerrådet Tænks høringsvar angående rådskonklusioner om fremme af jernbanetransport i fremtidens bæredygtige mobilitet.

Gør det bæredygtige transportvalg 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. Vi er derfor positive overfor, at EU-kommissionen foreslår en række tiltag for at prissætte CO₂ og derved skabe bedre incitamenter for transportbrugerne til valg af grønne transportformer og herved implementere princippet om, at forureneren betaler i transportsektoren. Disse initiativer og målsætninger bør Rådet tydeligere tilslutte sig.

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.

Dette kan gøres omkostningsneutralt, hvis man samtidig reviderer afgiftsstrukturen. Blandt andet 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 håber i den forbindelse, at Rådet vil støtte op om 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. Det er i den forbindelse positivt, at der lægges op til at Rådet understreger, at EU's transportpolitik skal fremme tilgængelighed og betale-lige priser for alle samt gode, sociale forhold i transportsektoren.

Styrk informationen om transportformernes klima- og miljøbelastning:

Et andet aspekt, der med fordel kan tydeliggøres i rådskonklusionen, er en opbakning til Kommissionens forslag om at CO₂-aftrykket for forskellige transportformer gøres tydeligere for både virksomheder og forbrugere. I denne sammenhæng er det vigtigt at undgå greenwashing, og Rådet bør derfor bakke op om Kommissionens forslag om at etablere en europæisk ramme for harmoniserede CO₂-målinger for transport og logistik baseret på globale standarder.

Transporten belaster 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.



Der bør derfor stilles skærpede krav til, hvordan der kommunikeres om, hvordan et CO₂-tal er fremkommet, eller hvordan en udledning er reduceret. Det skal fremgå helt klart og tydeligt, hvor stor en del af en rejse, der er kompenseret andet steds, og det skal fremgå tydeligt, hvordan der er kompenseret. I Forbrugerrådet Tænk ser vi helst, at selskaber reducerer deres egne udledninger i stedet for at købe sig til CO₂-reduktioner andre steder, da det er med til at mudre billedet for forbrugeren, og ofte er det ikke retvisende.

ITD

ITD er positivt stemt over for Kommissionens strategi for smart og bæredygtig mobilitet. Kommissionens strategi er omfattende, og indeholder en række elementer, som kan have været til gavn for både mobilitet og klima.

Dette gælder ikke mindst strategiens fokus på øget digitalisering og selvkørende teknologier. I ITD har vi stor fokus på digitalisering og har bl.a. etableret ITD Logtech Hub for at ruste danske virksomheder til den digitale omstilling og for at sikre, at danske vejgods-transport- og logistikvirksomheder bliver førende inden for udvikling og anvendelse af de nyeste digitale teknologier.

En forudsætning for, at vi kan lykkes med den digitale omstilling og for alvor få sat skub i udviklingen og udbredelsen af automatiserede teknologier i transportbranchen er, at der bliver etableret en velfungerende digital infrastruktur. Infrastrukturen skal sikre en universal dækning, og det skal samtidig sikres, at alle komponenter og aktører kan bruge infrastrukturen. Her kommer ikke mindst udrulning af 5G til at spille en afgørende rolle. Her er det afgørende, at der bliver sat tilstrækkelig med frekvenser til rådighed for transportsektoren, hvis vi skal lykkes med at få sat de nye teknologier i spil.

For ITD er det samtidig afgørende, at alle transportformer bidrager til en væsentlig reduktion af transportsektorens CO₂-udledninger, og at den betydelige dekarboniseringsopgave pålægges alle medlemslande for at sikre fair og lige vilkår på tværs af det europæiske samarbejde. Sidstnævnte er særlig vigtig for den tunge vejgods-transport, da branchen er kendetegnet ved skarp national og international konkurrence.

ITD deler desuden visionen om, at transportbranchen skal reducere den nuværende afhængighed af fossile brændstoffer betragte-



ligt, herunder ved et øget fokus på udbredelsen af nulemissionsteknologier. ITD er særlig tilfreds med ordlyden om, at overgangen til nulemissionskøretøjer bør foregå hurtigt, men balanceret med særlig vægt på at generere et forudsigteligt marked. Det skal her understreges, at forudsigtelighed og stabilitet bør være centrale elementer i alle kommende politiske klimatiltag rettet mod transportbranchen for at give virksomhederne de bedste forudsætninger for at investere i grønne teknologier.

I relation til den grønne omstilling skal det ligeledes pointeres, at ITD anser tilstrækkelig tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler som en grundlæggende forudsætning for den grønne omstilling af transportbranchen. Dette kan vi med tilfredshed konstatere indgår i Kommissionens mobilitetsstrategi.

ITD finder det dog skuffende, at der i erklæringen ikke er fokus på effektivisering og det potentiale, der eksisterer for at reducere den tunge vejgodstransport klimaaftryk. Det manglende fokus på lavthængende frugter er særlig problematisk i forhold til reduktionsmålsætningerne for 2030, hvor der er behov for at fremme effektiviteten i branchen, hvis den tunge vejgodstransport for alvor skal bidrage til reduktionen af CO₂-udledningen.

Det gælder særligt initiativet om en revision af vægt- og dimensionsbestemmelserne, som er et helt centralt værktøj til at optimere transport- og logistikbranchen, og derved også reducere erhvervets udledning. Det er ITD's klare anbefaling, at regeringen forsøger at opnå konsensus med ligesindede lande om en yderligere udbredelse af modulvogntog i EU med henblik på at reducere branchens klimaaftryk.

Herhjemme har det løbende fokus på optimering af bestemmelserne været en helt afgørende faktor for, at transportvirksomhederne lykkes med at holde CO₂-udledningen på et relativt stabilt niveau siden 1990 til trods for, at de transporterede godsmængder er steget i hele perioden. Her kan det nævnes, at transportarbejdet per lastbil i Danmark alene mellem 2008 og 2015 er steget med 55 procent³⁸.

³⁸ Tallet stammer fra en rapport foretaget af Copenhagen Economics på vegne af ITD



Dansk Erhverv

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 21. april 2021 via EU-specialudvalget for transport.

Dansk Erhverv kan overordnet bakke op om rådskonklusionerne.

Generelle forventninger til andre landes holdninger

Medlemslandene har overordnet budt rådskonklusioner om mobilitetsstrategien velkomne og har fundet dem balanceret. Det må dog forventes, at der vil være uoverensstemmelser mellem de mest klimaambitiøse lande, herunder Danmark, og de knap så klimaambitiøse lande.

Regeringens generelle holdning

Regeringen er overordnet set positivt indstillet over for rådskonklusionerne.

Regeringen arbejder gennem en bredspektret indsats for at fremme den grønne omstillingen af transportsektoren og sektorens bidrag til målet om klimaneutralitet seneste i 2050.

På vejtransportområdet har regeringen fokus på, at man tilpasser det europæiske regelsæt, så det understøtter en udfasning af benzin- og dieslbiler. Regeringen ser således gerne, at rådskonklusionerne indeholder en opfordring om, at Kommissionen fremlægger en klar plan herfor.

Regeringen er af den holdning, at der skal fastsættes en dato for stop for salg af biler med forbrændingsmotorer på det europæiske marked. Det skal samtidig være muligt for ambitiøse lande at gå forrest i forhold til at indføre et sådan forbud samt i forhold til at indføre ambitiøse CO₂-krav for biler og varevogne. Dette ser regeringen gerne afspejlet i rådskonklusionerne.

Dertil er det vigtigt for regeringen at sikre den nødvendige infrastruktur, bl.a. via udrulning af ladestandere og tankstationer for alternative brændstoffer samt at fremme alternative brændstoffer, herunder power-to-x.

Regeringen bakker op om, at der skabes et større udbud af grønne transportformer og et mere multimodalt transportsystem, der både forbedrer mobiliteten i byer men også skaber bedre sammenhæng mellem land og by. Regeringen bakker derfor op om at promovere



brugen af kollektiv transport, nye mobilitetstjenester og bæredygtige mobilitetsformer.

Bæredygtig smart mobilitet bør efter regeringens holdning understøtte den grønne omstilling med fokus på FN's verdensmål for bæredygtig udvikling i 2030 herunder klima, forurening, biodiversitet og bæredygtige levevilkår. Regeringen vil lægge op til, at Rådskonklusionerne ud over at have fokus på klimamål og problemstillinger om lige adgang til højeffektiv mobilitet på tværs af køn og social baggrund, ligeledes sætter fokus på de positive afledte effekter på miljø, herunder særligt luftforurening og støj.

Det er herudover vigtigt, at EU-finansieringen holdes inden for rammerne af MFF'en.

Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.



6. Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet

KOM(2020) 789 endelig

Nyt notat

Resumé

Kommissionen fremsatte den 9. december 2020 en meddelelse om en strategi om bæredygtig og intelligent mobilitet. Strategien indeholder en række flagskibe, handlingsplaner og milepæle, som de kommende år skal sætte retningen for Kommissionens arbejde med at gøre transportsektoren mere klimavenlig, digital og robust.

Formålet med strategien er blandt andet at komme i mål med Kommissionens målsætning fra den europæiske grønne pagt 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 ruste 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 specifikke tiltag.

Regeringen arbejder gennem en bredspektret indsats for at fremme den grønne omstillingen af transportsektoren og sektorens bidrag til målet om klimaneutralitet seneste i 2050.

Baggrund

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

Som en del 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 opfylde Kommissionens ambition,



som beskrevet i den europæiske grønne pagt om en reduktion på 90 % i transportsektorens 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 i strategien særlig vægt på, at der er behov for at reducere udledningerne fra transportsektoren og gøre den mere bæredygtig for at opnå EU's opjusterede mål om mindst 55 procent reduktioner af drivhusgasser i 2030 og om klimaneutralitet senest i 2050. Herudover lægger Kommissionen vægt på, at transportsektoren gøres mere intelligent/digital for at afhjælpe trængsel, ulykker og opnå klimamålene samt mere robust for at sikre transportsektorens modstandsdygtighed ved fremtidige kriser.

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. Strategien skal målrette Kommissionens arbejde med at nå ambitionen om en 90 pct. reduktion af transportsektorens udledninger i 2050. Kommissionen lægger op til at nå dette mål ved at have mål om at gøre alle transportformer mere bæredygtige, gøre bæredygtige alternativer bredt tilgængelige samt at give de rette incitamenter til at drive omstillingen. 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 – et irreversibelt skifte til nulemissions mobilitet

- 1) Fremme af udbredelsen af transportmidler med nulemission, vedvarende og lavemissionsbrændstoffer 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 incitamentter 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. nulemissionskøretøjer 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 kulstofneutral 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 nulemissionskøretøjer.
- 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) samt at se på den nuværende energibeskatningsundtagelse for brændstoffer til luftfart (revision af Energibeskatningsdirektivet). Kommissionen foreslår endvidere at revidere ETS-direktivet, så gratis CO₂-kvoter til luftfartssektoren reduceres, og CO₂-kompensations- og reduktionsordningen for international luftfart (CORSIA) implementeres.

Hertil vil Kommissionen fremsætte forslag, som skal sikre luftfartsmobiliteten i tilfælde af fremtidige større trafikforstyrrelser i lyset af COVID-19. Kommissionen ser også et potentiale i at færdiggøre og effektivt implementere Det Fælles Europæiske Luftrum.

Vejtransport

På vejtransportområdet fremhæver Kommissionen, at andelen af lav- og nulemissionskøretøjer er alt for lav. Med henblik på at nå det opjusterede 2030-reduktionsmål vil Kommissionen etablere en klar vej mod nulemissionsmobilitet. Kommissionen vil derfor foreslå en revision af CO₂-standarderne for henholdsvis personbiler og varevogne og for tunge køretøjer.

Kommissionen vil herudover arbejde for en mere bæredygtig infrastruktur. Fx vil Kommissionen fremlægge en strategisk plan for udrulning af ladestander og tankstationer for alternative brændstoffer i det kommende forslag til revision af direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer. Herudover vil Kommissionen 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.



Strategien indeholder også en række initiativer, hvoraf flere har betydning i forhold til skatte- og afgiftsområdet, herunder Eurovignette-direktivet, indførelse af skærpede emissionsnormer (Euronormer). Dertil fremhæves også fordele i at udbrede brugen af kvotehandel til vejtransport, som i dag ikke er underlagt en effektiv CO₂-pris på europæisk plan.

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 trans-europæiske transportnetværk til godstransport.

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-kvotehandelssystem (ETS) samt se på den nuværende energibe-



skatningsundtagelse for brændstoffer til sejlads (revision af Energi-beskatningsdirektivet). Det er Kommissionens mål, at nulemissionskibe 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 øvrige 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. Revisionen skal ligeledes sikre nye datasæt og et evt. udvidet geografisk område for tilrådighedsstilling 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.



Europa-Parlamentets udtalelser

Foreligger ikke.

Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

Gældende dansk ret

Ikke relevant.

Konsekvenser

Strategien medfører ikke lovgivningsmæssige, økonomiske eller andre konsekvenser.

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 dieslbiler forbydes.



Dansk Erhverv

Kommissionen har lanceret sin strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet³⁹, 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 flagskibsområder, 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.

³⁹ KOM (2020) 789.



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 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. Potentialitet 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 op-tankningsinfrastruktur 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 transport-systemer 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-pandamien 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 erhvervstransporten, 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 modulvogntog 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 teknologi-neutrale 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 erhvervshavne 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 nulemissionsskib, 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 tidssvarende 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 statsstøtte-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-emissionskib 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 tørsatses 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 klimaneutral 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-emissionsskib 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 henvide 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-toda>

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 baserede 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 incitament 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 beskednen. 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 bio-brændstoffer 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 nedestående 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 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. 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 køretø-



jer 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 modulvogn tog, 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 modulvogn tog. EU-reglerne bør ændres hurtigst muligt, så det på EU-plan bliver tilladt at køre grænseoverskridende mellem medlemsstater, der tillader modulvogn tog. 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 uhenigtsmæssige 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 foreningens 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 klimaindsatser 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 fremti-



dens 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-frekwenser 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 Passagerpulsens 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.⁴⁰ 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.

⁴⁰ <https://passagerpulsens.taenk.dk/bliv-klogere/undersogelse-danskerne-kollektiv-trans-port-og-groen-omstilling>



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, der nævnes under både flagskib 3 og 6. Tal fra Passagerpuls 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 månedsvi 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 markedsfører 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 positive 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 minimumsstandarder 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 energilagre 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 minimumsstandarder på områder.

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 incitamentter 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 indsats 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 konsekvenserne 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 batte-



rier 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 lav-emissionsdrift 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 hørings svar 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 veje⁴¹. 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-emissionsstandarderne for hhv. lette- og tungekøretøjer. 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

⁴¹ European Environmental Agency 2020:

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



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 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 investeringer⁴² 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 ambitionsniveau⁴³. 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 brændstofmix⁴⁴, som forventeligt vil blive anvendt af lastbiler. Med en stærk dansk værdikæde for produktion af karbonbaseret PtX-brændstoffer⁴⁵ 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.

⁴² McKinsey & Company 2018: CHARGING AHEAD: ELECTRICVEHICLE INFRASTRUCTURE DEMAND

⁴³ 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.

⁴⁴ Jf. Side 251

⁴⁵ F.eks. metanol



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 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 statsstøtteregele, 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 fødevarebaserede biobrændstoffer bliver sat kunstigt højere end den reelle effekt⁴⁶. 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 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.⁴⁷ 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/pålægger 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 nulemissionskibe og fly markedsmodne fra hhv. 2030 og 2035. I den forbindelse er det dog beklageligt, at størstedelen forventes at være

⁴⁶ Det danske forbrug af biobrændstoffer førte til 350.000 ton CO₂-udledning sidste år, når ILUC-effekten indregnes.

⁴⁷ 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



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-brændstoffer⁴⁸ såvel som udviklingen af alternative forbrændingsmotorer⁴⁹, bør det sikres, at produktion og anvendelse af disse prioriteres først.

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.

Regeringens 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. Regeringen arbejder gennem en bredspektret indsats for at fremme den grønne omstillingen af transportsektoren og sektorens bidrag til målet om klimaneutralitet seneste i 2050.

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 positivt, at Kommissionen ser nærmere på tiltag, der kan øge udbud og efterspørgsmål på grønne flybrændstoffer. Regeringen har derudover fokus på en ambitiøs implementering af CORSIA i forbindelse med revision af EU ETS-direktivet. 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 har regeringen fokus på, at man tilpasser det europæiske regelsæt, så det understøtter en udfasning af benzin- og dieslbiler. Regeringen havde således gerne set, at strategien havde indeholdt en klar plan herfor.

⁴⁸ F.eks. Verdens første grønne ammoniakfabrik kommer til at ligge i Danmark, Cirkel K køber 50 mio. l. dansk E-metanol.

⁴⁹ F.eks. Man Energy Solution forventer at have ammoniakmotor klar i 2024



Det er vigtigt for regeringen, at der bliver sat en dato for stop for salg af biler med forbrændingsmotorer på det europæiske marked, og at det bliver muligt for ambitiøse lande at gå forrest og indføre et forbud mod og ambitiøse CO₂-krav for biler og varevogne. Dertil har regeringen fokus på at sikre den nødvendige infrastruktur for nulemissionskøretøjer, bl.a. via udrulning af ladestandere og tankstationer for alternative brændstoffer. Regeringen vil endvidere fremme alternative brændstoffer, herunder power-to-x.

Regeringen støtter, 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.

Regeringen arbejder for et styrket kvotehandelssystem og en mere ensartet CO₂-prissætning på tværs af sektorer som vejtransport, herunder gennem en udvidelse af EU's kvotehandelssystem.

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, hvilket 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 trans-europæiske 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.

Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Strategien har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.