

Transportministeriet  
EU- og Luftfartskontoret  
Att: Rasmus Silfen-Jensen  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

Sendt med mail til [rje@trm.dk](mailto:rje@trm.dk)

Deres ref.:

Vor ref.: 08-005103-001

Dato 28.10.2009

### **Handlingsplan for bytrafikken.**

Med henvisning til Transportministeriets e-mail 8. oktober, 2009, skal DTL hermed fremsende vores bemærkninger til Kommissionens handlingsplan for bytrafikken.

Bemærkningerne er udformet som input til en eventuel politisk drøftelse af, hvilke aktiviteter Kommissionen bør prioritere og eventuel tilføje til handlingsplanen.

Indledningsvis, skal vi dog bemærke, at Kommissionens arbejde med mobilitet i byer i høj grad har båret præg af en fokusering på persontransport og kollektiv transport. Vi har fra DTLs side direkte og gennem vores arbejde med flere europæiske organisationer (IRU, EUROCOMMERCE, Eurochambres m.fl.) vedvarende påpeget denne skævhed i tilgangen til mobilitet i byer, idet man ikke kan løse udfordringerne for mobilitet i byer uden at se på al trafik og dermed alle transportbehov i byområder.

Den nu foreliggende handlingsplan har rettet op på denne skævhed i et vist omfang og det hilses velkomment. En løsning af mobilitetsproblemer i byer kræver handlinger for både person- og godstransport.

Vi skal endvidere understrege betydningen af nederste afsnit, s. 2 i den dansksprogede udgave, hvor Kommissionen understreger, at lokale beslutninger i EU's Indre Marked ikke træffes i et tomrum, men inden for rammer fastlagt regionalt, nationalt og i EU. Til dette kan tilføjes, at beslutninger på lokalt plan – om f.eks. særlige tekniske krav til køretøjer – har effekter længe end i lokalområdet, da brugere af det lokale område kan komme fra regionen, landet, EU.

Derfor støtter vi også fuldt ud bemærkningen i første afsnit s. 3 i den dansksprogede udgave om at en indsats på EU-plan kan gøre en forskel.

Endelig hilser vi Kommissionens betragtning på s. 4 i den dansksprogede udgave velkomment, at det tilkommer erhvervslivet en central rolle som bidragsyder til løsning på fremtidens udfordringer. DTLs erfaring med kontakter med kommuner i Danmark, der gerne vil indføre miljøzoner bekræfter værdien af dette udsagn. Det er DTL's opfattelse, at oplevelser i resten af EU ligeledes bekræfter dette udsagn. Megen tid og ressourcer kan være sparet ved så tidligt i processen at involvere erhvervslivet – og borgere – i overvejelserne om mobilitets-fremmende foranstaltninger.

## Tema 1 Helhedsstrategier

Jævnfør ovenstående kan DTL kun hilse velkommen at man tænker i helhedsstrategier, i ordets bredeste forstand. Til foranstaltning 3 om transport og sundhed, skal vi dog ikke undlade at bemærke, at f.eks. luftkvalitet bestemmes af en række faktorer, hvor transport kun er en blandt flere.

## Tema 2 Fokus på borgere

DTL finder det lettere forvirrende, at Foranstaltning 7 – Adgang til miljøzoner – placeres under dette tema. Transportministeriet anmodes om at sikre, at Foranstaltning 7 eksplicit vil omfatte både person og erhvervstransport.

DTL ønsker samtidig, at Kommissionen allerede nu også pålægges at skulle se på, i hvilket omfang tiltag på EU-niveau vil have en positiv effekt for så vidt angår harmonisering af krav i miljøzoner, frem for blot at skulle fremme udveksling af god praksis. DTL finder, at der er en reel risiko for, at forskellige former for miljøzoner – både for privat og erhvervskørsel – vil skabe et kludetæppe af forskellige krav der skal opfyldes for at kunne bevæge sig gennem i EU i personbil eller lastbil. Og det er vigtigt, at byer tilbydes kvalificeret bistand og assistance til løsning af problemerne i samarbejde med erhvervslivet. Det vil ødelægge EUs Indre Marked, hvis en lastbil ikke længere kan bevæge sig gennem forskellige byer i EU, fordi man støder på mange forskellige krav. Transportministeriet opfordres derfor til at arbejde for, at denne foranstaltning opprioriteres og at den går længere end blot at overveje udveksling af god praksis.

Der er også et akut behov for ens regler om partikelfiltre – og på en måde, så et filter, der er godkendt i ét land, også automatisk er godkendt i et andet land. I dag skal en vognmand f.eks. have en godkendelse i Danmark og en i Tyskland. DTL og ITD har i samarbejde i Færdselsstyrelsens regelforenklingsgruppe bedt om, at der aftales en gensidig godkendelsesordning mellem Danmark og Tyskland, og sådanne bilaterale aftaler må gennemføres, indtil der måtte være en koordination på EU-plan på plads.

DTL mener også, at montering af et partikelfilter automatisk bør kunne kvalificere til en højere Euro-norm, og f.eks. kunne opnå billigere afgiftssatser.

### Tema 3 - Mere Miljøvenlig bytransport

DTL skal ikke her gentage vores holdning til internalisering af de eksterne afgifter og forslaget om revision af Eurovignette-direktivet, men blot gentage vores skepsis over for, om afgifter på lastbiler – særligt i byområder – vil have en effekt for miljø, trængsel mv. Det afgørende er, at der findes alternative distributionssystemer og alternative transportformer og midler. Så længe det ikke findes, vil en afgift reelt blot være en skat.

Hertil kommer, at denne slags afgifter er meget dyre i administration og at en bedre indsigt i de finansielle forhold bag disse tiltag kan også være nyttig. Et eksempel på hvad tallene kan gemme, er at London Congestion Charge havde en omsætning på £123 millioner i 2006/2006, hvoraf de £65 millioner stammer fra bøder fra bilister, der har overtrådt reglerne; en indtægt der i princippet burde falde. (Kilde: Prof. Alexander Eisenkopf, Zepperlin Universitet, "Urban Access Charging", draft version, March 2008)

Med foranstaltning 12 – Undersøgelse om internalisering af bytrafikkens eksterne omkostninger vil Kommissionen se på metoder for afgiftsløsninger i by-mobilitet, "Når EU's rammebetingelser til internalisering af eksterne omkostninger ligger fast". Samtidig angiver Kommissionen i det indledende afsnit i Tema 3 (nederste afsnit s.7 i den dansksprogede udgave), at gældende EU regler ikke hindrer ikke-diskriminerede afgifter i byområder.

Vi er derfor uforstående overfor, at Kommissionen vil afvente afslutningen af diskussionen om revisionen af Eurovignette-direktivet – en diskussion der måske aldrig finder en afslutning. Transportministeriet opfordres til at arbejde for at Kommissionen allerede nu kigger på metoder, fordele og ulemper, omkostninger ved afgifter i byområder. Den planlagte igangsættelse i 2011 finder vi er for sent.

### Tema 5 – Udveksling af viden og erfaring

DTL opfordrer Transportministeriet til aktivt at arbejde for at Foranstaltning 16 – Forbedring af data og statistik gives en så høj prioritet som muligt. Særligt på byområdet er der en fornemmelse af, at man politisk baserer sig på nogle antagelser, der ikke afspejler sig i data og statistik. Der er derfor behov for en forbedret statistik, ikke mindst for at kunne identificere, hvilke praksis der reelt er gode eller dårlige.

### Tema 6 – Optimering af bytrafikken

DTL hilser Foranstaltning 19 – Godstransport i byområder velkommen og ligeledes bindeledet til Handlingsplanen for godstransportlogistik. Selvom vi støtter en overordnet integreret tilgang til mobilitet i byer, er det også vigtigt at skabe bedre viden og opmærksomhed om de særlige udfordringer for godstransport, som byområder står overfor. Den omtalte konference bør derfor afholdes snarest muligt. I Bilag 1, er 2012 angivet som årstal for igangsættelse. Det er under alle omstændigheder ikke acceptabelt.

DTL står til rådighed for yderligere kommentarer, skulle det være nødvendigt.

Med venlig hilsen

Søren Hyldstrup Larsen  
EU-chef  
Tlf. +32 2218 2310