



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 18.10.2007
KOM(2007) 607 endelig

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Handlingsplan for godstransportlogistik

{SEK(2007) 1320}
{SEK(2007) 1321}

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Handlingsplan for godstransportlogistik

1. INDLEDNING

Midtvejsevalueringen af hvidbogen fra 2001¹ understreger logistikens rolle, når det gælder om at sikre en bære- og konkurrencedygtig mobilitet i Europa og at nå andre mål, f.eks. på områderne renere miljø, forsyningssikkerhed og transportsikkerhed og -beskyttelse.

Godstransportlogistik dækker planlægning, organisation, forvaltning, styring og gennemførelse af godstransportoperationer i forsyningskæden. Den er en af drivkræfterne for den europæiske konkurrenceevne og yder dermed et vigtigt bidrag til den fornyede Lissabon-dagsorden for vækst og beskæftigelse. Produktions- og distributionsnet er afhængige af effektive logistikkæder af høj kvalitet ved tilrettelæggelsen af transporten af råvarer og færdigvarer i og uden for EU. Dette er primært en forretningsrelateret aktivitet og en opgave for erhvervslivet. Myndighederne har dog også en væsentlig rolle at spille ved at tilvejebringe passende rammebetingelser.

Logistiksektoren anslås at stå for 14 % af EU's BNP. I de senere år har logistiksektoren haft vækstrater, som lå over gennemsnittet for de europæiske økonomier. Værdien af handelen i EU og med tredjelande er steget med 55 % siden 1999. Denne vækst skyldes integration, liberalisering og forholdsvis lave godstransportomkostninger, som har medført ændringer i produktions- og handelsmønstre, både i EU og på verdensplan. En følge af væksten er, at den store fremgang i containertransport og linjefart medfører store belastninger i visse havne og på forbindelserne til og fra disse havne.

I Europa er der en række logistikvirksomheder, som er førende på verdensplan. Velfungerende europæiske rammer for logistik kunne være et grundlag for drøftelser af logistikspørgsmål med andre handelspartnere.

En logistikpolitik bør omsættes på alle forvaltningsniveauer. Der er et voksende behov for en sammenhængende EU-tilgang til logistikspørgsmål, som giver mulighed for et bedre samarbejde og en bedre samordning mellem transportpolitikens forskellige aspekter, og som skal være en integreret del af beslutningsprocessen.

Nærværende handlingsplan for godstransportlogistik indgår i en række samtidige politiske initiativer, som Europa-Kommissionen iværksætter med sigte på en mere effektiv og bæredygtig godstransport i Europa². I planen præsenteres et antal aktioner på kort- og mellemlangt sigt, som vil give EU mulighed for at tackle nuværende og

¹ KOM(2006) 314.

² EU's dagsorden for godstransport, KOM(2007) 606.

fremtidige udfordringer og sikre et konkurrencedygtigt og bæredygtigt godstransportsystem i Europa. Alle disse foranstaltningers eksterne aspekter bør indgå i overvejelser, der tager sigte på at integrere tredjelande og navnlig EU's nabolande i logistikkæden.

1.1. Forløbet indtil nu

Europa-Kommissionen udsendte en meddelelse om godslogistik i Europa³ i juni 2006.

Meddelelsen og de foreslåede indsatsområder modtog støtte af Rådet (transportministrene) i december 2006⁴. Europa-Parlamentet afgav en positiv udtalelse i september 2007⁵. Det Europæiske Økonomiske og Sociale udvalg gav udtryk for bred tilslutning til Kommissionens tilgang⁶.

De temaer, der tages op i denne handlingsplan, er fremgået af omfattende drøftelser med interesseparterne.

2. AKTIONER

2.1. E-fragt og intelligente transportsystemer (ITS)

Avanceret informations- og kommunikationsteknologi (ikt) kan yde et stort bidrag til udviklingen hen imod samordnede transportformer ved at forbedre forvaltning og styring af infrastruktur, trafik og flåder, lette en forbedret sporing af gods i alle transportnet og sørge for en bedre kontakt mellem virksomheder og myndigheder. Der er dog en række hindringer for en mere udbredt og gnidningsløs anvendelse af ikt inden for fragtlogistik, herunder utilstrækkelig standardisering af de forskellige typer informationsudvekslinger og markedsaktørernes varierende evner til at bruge ikt. Brugen af ikt kan også hindres af lovkrav. Herudover skal der også tages hensyn til datasikkerhed og beskyttelse af personoplysninger.

Begrebet e-fragt dækker over en papirløs elektronisk informationsstrøm, hvor den fysiske transport af gods ledsages af papirløs ikt-dokumentation. E-fragt giver bl.a. mulighed for at spore forsendelser på tværs af de forskellige transportformer og at automatisere udvekslingen af indholdsdata til retlige eller kommercielle formål. Fremspirende teknologier som radiofrekvensidentifikation (RFID)⁷ og brugen af det satellitbaserede positionsbestemmelssystem Galileo vil gøre dette gennemførligt i praksis til en overkommelig pris. Fragt bør kunne identificeres og lokaliseres, uanset hvilken transportform der anvendes. En forudsætning herfor er, at de forskellige transportformer anvender standardgrænseflader, og at interoperabiliteten på tværs af transportformerne sikres.

³ KOM(2006) 336.
⁴ 12. december 2006.
⁵ P6_TA(2007)0375.
⁶ TEN/262.
⁷ KOM(2007) 96 endelig.

E-fragtkonceptet kan føre frem til et "**fragtinternet**", hvor oplysninger kan gøres sikkert tilgængelige online, som det er tilfældet på "personinternettet" i dag. Et af kendetegnene er muligheden for at se og sammenligne oplysninger om godstransportoperatørers ydelser online. Et andet vedrører forenkling af administrative procedurer. Erfaringerne viser, at administrative informationssystemer også kan anvendes til kommunikation mellem virksomheder.

Implementeringen af et maritimt system til informationsudveksling mellem skib og kyst, kyst og skib og mellem alle interesseparter, der anvender tjenester som SafeSeaNet, LRIT (identifikation og sporing på lang afstand) og AIS (automatisk identifikationssystem), vil fremme sikrere og hurtigere navigation og logistikoperationer og derved fremme søtransportens integration med andre transportformer ("e-maritime").

Udrulningen af systemer som RIS (informationstjenester for floderne), ERTMS (det europæiske system til styring af jernbanetrafik), TAF (telematik for godstrafikken) og VTMS (skibstrafikstyrings- og skibsinformationssystemer) viser, hvilke fremskridt der er gjort for andre transportformer. Inden for vejtransportsektoren forløber indførelsen af intelligente transportsystemer (ITS), som skal sørge for en bedre forvaltning af infrastruktur og transportoperationer, dog langsomt. En kohærent gennemførelsesstrategi for ITS, som tilgodeser vejtransportsektorens særlige behov for f.eks. navigationssystemer, digitale fartskrivere og brugerafgiftssystemer, vil kunne bidrage væsentligt til gennemgribende ændringer af logistikkæden.

Kommissionen er derfor ved at forberede et stort ITS-initiativ til 2008, som skal føre frem til en detaljeret køreplan for udviklingen og gennemførelsen af intelligente transportsystemer i Europa og samtidig omfatte de vigtigste teknologiske applikationer, der har betydning for godstransportlogistik.

E-fragt:

Kommissionen vil i samarbejde med interesseparterne udvikle en køreplan for gennemførelsen af e-fragt ved at videreudvikle konceptet for et "fragtinternet" og pege på problemområder, hvor der kræves en EU-indsats, f.eks. standardiseringsarbejde.

Frist: Udpegning af indsatsområder senest 2009.

Kommissionen vil arbejde hen imod en standard for informationsstrømme, så de forskellige transportformers datamæssige integration og interoperabilitet sikres, og stille en åben og robust dataarkitektur til rådighed, først og fremmest for datastrømme fra virksomheder til myndigheder og mellem myndigheder.

Frist: 2010.

Kommissionen vil udstede et mandat for udvikling af en række standarddata, som beskriver godstransport, herunder lovkrav (samtidig med at der tages hensyn til de gældende krav vedrørende farligt gods, levende dyr osv.), og teknologier som RFID.

Frist: 2009.

Kommissionen vil fremsætte forslag om "e-maritime".

Frist: 2009.

I forbindelse med handlingsplanen for intelligente transportsystemer:

Kommissionen vil fastlægge rammebetingelser for udviklingen af ITS-applikationer til bl.a. godstransportlogistik, herunder overvågning af transporter af farligt gods og levende dyr, sporing af forsendelser og digitale kort.

Frist: 2009.

Kommissionen vil fastlægge et regelsæt for standardiseringen af de funktionelle specifikationer for en fælles grænseflade (enhed ombord i fartøjet) til afgivelse og udveksling af oplysninger mellem virksomheder og myndigheder og mellem virksomheder.

Frist: 2010.

Kommissionen vil fremskynde arbejdet vedrørende interoperabilitet inden for elektronisk afgiftsopkrævning⁸ og indarbejde de nødvendige elementer i den fælles grænseflade.

Frist: 2008.

2.2. Bæredygtig kvalitet og effektivitet

2.2.1. Fortsat bekæmpelse af flaskehalse

I 2006 blev interesseparterne opfordret til at udpege operationelle, infrastrukturbetingede og administrative flaskehalse, og resultatet blev en liste på 500 poster. Listen giver for første gang et helhedsbillede af specifikke hindringer for godstransportlogistikken i Europa. Repræsentanter for erhvervslivet og offentlige myndigheder har meldt sig som kontaktpunkter for aktører fra logistiksektoren og for at hjælpe med at analysere de anmeldte flaskehalse og foreslå løsninger.

Kommissionen vil fortsætte med at bekæmpe flaskehalse inden for godstransportlogistikken og fremskynde arbejdet med at finde praktiske løsninger på flaskehalsproblemer, hvor det er muligt, og overveje lovforslag, hvor der er behov for det.

Frist: Kontinuerlig. Første resultater i 2008.

⁸

Direktiv 2004/52/EF.

2.2.2. Godstransportlogistikpersonale og -uddannelse

Der mangler personale inden for mange godstransportlogistikområder. EU vil derfor i nært samarbejde med arbejdsmarkedets parter undersøge, hvordan logistikprofessionerne kan gøres mere attraktive, og hvordan der kan sørges for mere mobilitet på tværs af grænserne blandt logistikere. I denne forbindelse kunne samhørighedspolitikens instrumenter (Den Europæiske Socialfond og regionaludviklingsfondene) afhjælpe manglerne ved at målrette støtte til uddannelser (aktioner og infrastruktur).

I dag er der stor forskel på uddannelserne på universiteter og andre institutioner i Europa. Der skal gøres en indsats for at fokusere og udbygge logistikpersonalets kvalifikationer, navnlig ved at styrke kompetencerne på transportområdet, og for at større livslang læring. Et frivilligt EU-certifikat for godstransportlogistikere ville være et positivt bidrag til uddannelsernes konsistens og kvalitet i Europa. Certifikatet kunne omfatte alle kvalifikationsniveauer eller, hvor det behøves, skelne mellem sektorspecifikke uddannelseskrav eller fungere som et grundlæggende certifikat, som suppleres med yderligere sektorspecifik uddannelse ude i virksomhederne. Gensidigt anerkendt certificering for godstransportlogistik og beslægtede områder (f.eks. lagerstyring) kan give øget mobilitet. Der bør tages behørigt hensyn til de nuværende uddannelsesstandarder.

Kommissionen vil sammen med arbejdsmarkedets parter og andre relevante interesseparter i EU udarbejde en liste med minimumskrav til kvalifikationer og uddannelse på forskellige specialiseringsniveauer, som indarbejdes i rammer, der sikrer gensidig anerkendelse af uddannelsescertifikater.

Frist: 2009.

Kommissionen vil igangsætte en dialog med arbejdsmarkedsparterne i EU for at finde frem til måder, hvorpå transportlogistikprofessioner kan gøres mere attraktive, og for at fremdrage muligheder for at målrette støtte under EU's samhørighedspolitik mod logistikuddannelser.

Frist: Påbegyndes 2008, derefter kontinuerlig.

2.2.3. Resultatforbedring

Resultatindikatorer for godstransportlogistikkæder er nyttige instrumenter, når det gælder om at fremme servicekvaliteten. De kan også anvendes til at måle de miljømæssige og samfundsmæssige virkninger. Der findes allerede indikatorer for kombineret transport med jernbane, for lufttransport og for nærskibsfarten. Der er dog endnu ikke noget fælles system, som dækker flere transportformer eller godstransportlogistik.

Kommissionen vil i samråd med interesseparterne fastlægge en række kerneindikatorer, som er bedst egnet til at måle og registrere resultater (f.eks. bæredygtighed, effektivitet osv.) i godstransportlogistikkæder for at opmuntre til at skifte til mere effektive og mindre forurenende transportformer og generelt

forbedre logistikresultaterne⁹. **Kommissionen vil derefter overveje, om de skal indarbejdes i en kodeks for bedste praksis eller en henstilling.**

Frist: Inden udgangen af 2009.

2.2.4. *Benchmarking af intermodale terminaler*

Intermodale terminalers effektivitet, herunder havne og lufthavne, er afgørende for logistikresultaterne. Det berettiger til en særlig benchmarkingindsats for dem, som bør være inspireret af initiativet til fremme af ovennævnte resultatindikatorer. Der bør udvikles en række generelle europæiske benchmarks (både statiske og dynamiske), som kan specificeres yderligere på lokalt niveau. Benchmarkværdierne bør fastlægges i nært samarbejde med sektoren og videreformidles til interesseparterne på passende vis.

På grund af deres forskellige kendetegn, bør det overvejes at skelne mellem landterminaler, kysthavne, lufthavne og indlandshavne.

Kommissionen vil sammen med branchen udarbejde en række generelle (dynamiske og statiske) benchmarks for terminaler, begyndende med multimodale indlandsterminaler, og indarbejde dem i en kodeks for bedste praksis eller en henstilling og sørge for videreformidling af dem til interesseparterne.

Frist: 2010.

2.2.5. *Fremme af bedste praksis*

Multimodal godstransport udnyttes stadig i forholdsvis ringe omfang. Det kan skyldes manglende kendskab til fordelene ved alternative transportformer, integrationen mellem transportformer eller ekstraomkostningerne ved omladning. Problemerne kan løses med et bredt initiativ, som fremmer udveksling af god praksis og giver praktisk hjælp via et net af logistikinstitutter, og ved at udvide opgaverne for centrene for nærskibsfart til også at omfatte indlandstransportlogistik.

Kommissionen vil udvide opgaverne for centrene for nærskibsfart og deres europæiske net til også at omfatte indlandstransportlogistik.

Frist: Kontinuerlig.

Kommissionen vil oprette et netværk af logistikinstitutter og fremme sektorinitiativer, der sigter mod erfaringsudveksling og formidling af bedste praksis.

Frist: 2010.

⁹ Afgørelse 1600/2002/EF.

2.2.6. Statistiske oplysninger

Der findes betydelige mængder statistiske oplysninger på logistikområdet. De giver dog ikke et pålideligt billede af situationen på Europas logistikmarked. Der skal udvikles relevante indikatorer og målemetoder til vurdering af situationen og udviklingen over tid. Samtidig bør den administrative byrde for medlemsstaterne og virksomhederne holdes på et minimum.

Kommissionen vil sammen med alle interesseparter gennemgå, hvilke oplysninger der er til rådighed, og fastlægge krav til godstransportlogistikdata på tværs af transportformerne og vurdere forbedringer af indsamlingen af statistiske oplysninger.

Frist: 2009.

2.3. Forenkling af transportkæder

2.3.1. Lettere overholdelse af administrative krav

Logistiksektoren skal overholde de administrative lovfæstede krav.

Med forenkling og decentralisering kan den lovpligtige udveksling af oplysninger for gods gøres væsentligt billigere, navnlig ved at anvende informations- og kommunikationsteknologier. Lovgivningen vedrørende toldklarering giver bl.a. allerede mulighed for, at varer fra tredjelande kan frigives til omsætning fra havnen eller kan underlægges en transitordning, så de klareres hos et toldkontor på bestemmelsesstedet.

Arbejdet bør tage udgangspunkt i de initiativer, der er iværksat som følge af Kommissionens forslag til en beslutning om papirløse rammer for told og handel¹⁰. Disse rammer betyder, at de økonomiske beslutningstagere kun vil skulle afgive oplysningen én gang i et enstrengt system, og at varerne vil blive kontrolleret af myndighederne samtidig og på det samme sted.

Kommissionen vil arbejde for et "europæisk søtransportområde uden barrierer", hvor både et skibs sejlads og gods kan spores pålideligt og sikkert, så der er mindre behov for individuelle kontroller af transportoperationer mellem EU-havne. Dermed vil nærskibsfarten kunne udnytte det indre markeds fordele fuldt ud.

Kommissionen vil oprette et enstrengt system for de administrative procedurer for alle transportformer.

Frist: I drift fra 2012.

Kommissionen vil fremsætte lovforslag om forenkling og fremme af nærskibsfarten med sigte på oprettelsen af et søtransportområde uden barrierer.

Frist: 2008

¹⁰

KOM(2005) 609.

2.3.2. *Det gennemgående transportdokument*

I øjeblikket skal godstransporter ledsages af et transportdokument¹¹. Transportdokumenter er normalt specifikke for de forskellige transportformer. Der findes transportdokumenter til multimodal transport, men de anvendes ikke i tilstrækkeligt omfang i elektronisk format. Kommissionen vil derfor arbejde for at indføre et gennemgående europæisk transportdokument, som kan bruges til alle transportformer, og derved lette multimodal godstransport og udbygge de rammer, som findes i form af multimodale fragtbreve eller multimodale manifeste. Den vil også undersøge mulighederne for at gøre dokumentet fakultativt og at stille det til rådighed i elektronisk format.

Kommissionen vil i samråd med interesseparterne undersøge nærmere, hvilken merværdi der er ved at indføre et gennemgående transportdokument for al godstransport uanset transportform. Kommissionen vil derefter overveje, om der skal forelægges et passende lovforslag.

Frist: 2009.

2.3.3. *Ansvar og hæftelse*

Multimodal transport er bebyrdet med friktionsomkostninger, som skyldes manglen på en ensartet ansvars- og hæftelsesordning, som dækker alle transportformer. Der arbejdes med at skabe multimodale forskrifter for ansvar og hæftelse på verdensplan (UNCITRAL), men da der ikke sker nogen hurtige fremskridt, vil Kommissionen begynde at undersøge andre løsninger for Europa:

- (1) Man kunne tænke sig en retsakt, som omfatter en standardansvars- og hæftesklausul for alle transportoperationer. Det kunne være en "tilbagefaldsklausul", dvs. hvis intet andet aftales mellem parterne i en transportkontrakt, så gælder denne standardklausul automatisk. De kontraherende parter vil også kunne nævne den udtrykkeligt i transportkontrakten.
- (2) Mangler i nuværende internationale ansvars- og hæftelsesordninger bør håndteres sådan, at der sørges for dækning af de områder af logistikkæden, som i øjeblikket ikke er dækket af ordningerne for de enkelte transportformer.

Kommissionen vil vurdere behovet for at indføre en standardklausul (tilbagefaldsklausul) for ansvar og hæftelse i EU.

Frist: Høringer 2008, eventuelt forslag i 2009.

Kommissionen vil vurdere behovet for et retsinstrument, som gør det muligt at udvide nuværende internationale ansvars- og hæftelsesordninger for de enkelte transportformer til fuld dækning for hele den multimodale logistikkæde.

Frist: Høringer senest 2009, eventuelt forslag i 2010.

¹¹ Forordning 11/60 og direktiv 92/106/EF.

2.3.4. Sikkerhed

Sikkerhed vedrører beskyttelse mod og forebyggelse af kriminalitet og ulovlige tilsigtede handlinger som terrorisme. Sikkerhed udgør i stigende grad en del af logistikkens kvalitet og konkurrenceevne. Hvad angår forsyningskædens sikkerhed i forbindelse med handel med tredjelande, blev toldkodeksen¹² revideret, og begrebet autoriseret økonomisk operatør blev indført, samtidig med at der blev fastsat mindstekrav til sikkerhed og beskyttelse fra 2008 og fremefter.

Der skal findes en balance mellem sikkerhedsprocedurer, der opfylder de strengeste krav, og frie handelsstrømme. F.eks. må den samlede merværdi og virkningerne på handelsstrømmene af 100 %-screeninger af containere nøje overvejes, inden der træffes nogen beslutninger. "Smart" teknologi kan bruges til at undgå forsinkelser. Standardisering og bedste praksis kan bruges til at minimere virkningen af sikkerhedskrav på handelsstrømmene.

Gennemgangen af lovgivningen vedrørende sikkerhed til søs og i havne giver mulighed for at vurdere adgangskrav til havne og undersøge udviklingen af en europæisk model for adgangskort til flere formål.

Kommissionen vil påbegynde udviklingen af europæiske standarder i tråd med bestående lovgivning, internationale konventioner og internationale standarder for at lette en sikker integration af transportformerne i logistikkæden.

Frist: 2008

Kommissionen vil forenkle havneadgangskravene som led i arbejdet med retningslinjer og mindstekrav til sikkerhed til søs og i havne.

Frist: 2008.

2.4. Køretøjsdimensioner og lastestandarder

Selv om der er EU-lovgivning¹³, som fastsætter største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik, har medlemsstaterne et vist spillerum. Det giver ulige forhold for operatører og gør håndhævelsen vanskeligere. Samtidig sætter den teknologiske udvikling og ændrede transportkrav spørgsmålstejn ved de nuværende standarder. Selv om det derfor kan være en lejlighed til at genvurdere den nuværende EU-lovgivning, vil det også være nødvendigt at overveje, hvilken virkning enhver ændring af de nuværende grænser vil få for trafiksikkerhed, energieffektivitet, CO₂-emissioner, skadelige emissioner, vejinfrastruktur og intermodale transportoperationer, herunder kombineret transport. Et eventuelt behov for strengere krav til køretøjerne, deres udstyr og førere samt begrænsninger i rutevalg bør også indgå i overvejelserne.

Forslaget til et direktiv om intermodale lasteenheder¹⁴ bør ændres for at lette omladning fra én transportform til en anden og afspejle den teknologiske udvikling,

¹² Forordning (EF) nr. 648/2005.

¹³ Direktiv 96/53/EF.

¹⁴ KOM(2003) 155 endelig.

således at intermodal godstransports konkurrenceevne øges. Forslaget tager sigte på at mindske de friktionsomkostninger, der opstår i forbindelse med håndtering af gods ved skift af transportform, ved at standardisere visse håndteringsegenskaber for intermodale lasteenheder, og på at forbedre transportsikkerheden ved at indføre regelmæssige inspektioner af alle enheder. EU's standardiseringsorganer vil få et separat mandat til at fastlægge nye standarder for lasteenheder, der kan bruges til alle transportformer.

Kommissionen vil undersøge mulighederne for en ændring af begrænsningerne for køretøjers vægt og dimensioner og overveje merværdien af at ajourføre direktiv 96/53/EF.

Frist: 2008.

Kommissionen vil ajourføre forslaget fra 2003 om intermodale lasteenheder på baggrund af den teknologiske udvikling.

Frist: 2007.

Kommissionen vil udstede et mandat for standardisering af en optimal europæisk intermodal lasteenhed, som kan bruges til alle land- og vandtransportformer.

Frist: 2007.

Kommissionen vil undersøge kompatibiliteten for lasteenheder, som anvendes til lufttransport og andre transportformer, og i givet fald fremsætte forslag.

Frist: 2010.

2.5. "Grønne" godstransportkorridorer

Begrebet transportkorridorer dækker over en koncentration af godstrafik mellem større knudepunkter og forholdsvis lange transportafstande. I disse korridorer vil transportsektoren blive opmuntret til samordnet anvendelse af transportformerne og udnyttelse af avanceret teknologi for at imødegå den stigende trafikbelastning, samtidig med at miljømæssig bæredygtighed og energieffektivitet fremmes. Grønne transportkorridorer bygger på et integreret transportkoncept, hvor nærskibsfart, jernbaner, indre vandveje og veje supplerer hinanden og gør det muligt at vælge en miljøforsvarlig transportform. De udstyres med tilstrækkelige omladningsfaciliteter på strategiske steder (f.eks. i kysthavne, indlandshavne, rangerbanegårde og andre relevante logistikterminaler og –anlæg) og med brændstoflagre, i første omgang til biobrændstoffer og senere til andre former miljøvenlige brændstoffer. Grønne transportkorridorer bør bruges til forsøg med miljøvenlige innovative transportenheder og avancerede ITS-applikationer. Der arbejdes med en række initiativer, som fremmer dette mål, herunder banenet med fortrinsret for godstrafik, motorveje til søs og NAIADES-programmet. De muligheder, som TEN-T-retningslinjerne giver for udvikling og integration af multimodale transportkæder, bør indgå i overvejelserne.

Det er en forudsætning for samordning af transportformerne, at der sørges for en lige og ikke-diskriminerende adgang til transportkorridorer og omladningsfaciliteter. Adgangsbegrænsninger på markedet for terminaloperationer, bl.a. i havne og rangerbanegårde, kan have negative virkninger for faciliteternes kunder. Der bør sørges for åben og ikke-diskriminerende adgang for operatører og faciliteternes kunder i overensstemmelse med traktatens bestemmelser.

Kommissionen vil fastlægge grønne transportkorridorer og tilrettelægge samarbejde mellem myndigheder og godstransportlogistikoperatører med henblik på at udpege forbedringer, der sikrer tilstrækkelig infrastruktur til bæredygtig transport.

Frist: 2008.

Kommissionen vil styrke indsatsen for grønne transportkorridorer i de prioriterede aktioner under TEN-T-programmet og Marco Polo-programmet.

Frist: 2010

Kommissionen vil udvikle et banenet med fortrinsret for godstrafik.

Frist: Forslag senest 2008. Transportkorridorer på plads senest 2012.

Kommissionen vil fremme oprettelsen og anerkendelsen af "motorveje til søs" bl.a. ved hjælp af en bedre samordning af de forskellige finansieringskilder.

Frist: 2008.

Kommissionen vil gennemføre NAIADES-programmet for transport ad indre vandveje.

Frist: Fuldt gennemført senest 2013.

2.6. Godstransportlogistik i byområder

Godstransportlogistik har et væsentligt bymæssigt aspekt. Distribution i byområder forudsætter effektive grænseflader mellem fjerntransport og lokaltransport til det endelige bestemmelsessted. Distributionen fra produktionscentre til kunder i byområder skal desuden være effektiv og ren.

En helhedsbetragtning bør både omfatte godstransport og tage hensyn til aspekter som planlægning af arealanvendelse, miljøforhold og trafikstyring, foruden en række andre faktorer. Det bør være en integreret del af den fysiske planlægning af byområder at lette håndteringen af øget efterspørgsel efter gods- og passagertransport, samtidig med at det giver mulighed for at indføre innovative ikt-baserede løsninger.

Kommissionen vil fremme erfaringsudveksling blandt repræsentanter for byområder for at hjælpe med at opstille en række anbefalinger, bedste praksis, indikatorer og standarder for bytransportlogistik, herunder varedistribution og distributionskøretøjer.

Frist: Handlingsplan for bytransport i 2008.

Kommissionen vil fremsætte anbefalinger vedrørende fælles aftalte benchmarks eller resultatindikatorer til måling af effektivitet og bæredygtighed for distribution og terminaler og, mere generelt, for transportlogistik og planlægning i byområder.

Frist: 2011.

Kommissionen vil styrke godsdelen af CIVITAS-programmet, så der sker en bedre samordning eller integration af person- og godstransport og af transporten mellem byområder (fjerntransport) og transportlogistikken i byområder. Det kan føre frem til et integreret CIVITAS-program for gods.

Frist: 2010.

3. VEJEN FREM

De aktioner, som er beskrevet i det foregående, har til formål at lede godstransportlogistiksektoren frem mod langsigtet effektivitet og vækst ved at tage fat på områder som trafikoverbelastning, forurening og støj, CO₂-emissioner og afhængighed af fossile brændstoffer, som – hvis der ikke gøres noget – truer sektorens effektivitet. Aktionerne skal ledsages af arbejde med langsigtede perspektiver, som gennemføres i fællesskab med medlemsstaterne, således at der skabes et fælles grundlag for investeringerne i morgendagens godstransportsystemer.

Europa-Kommissionen vil aflægge beretning om forløbet af gennemførelsen af handlingsplanen i 2010. Denne beretning vil også give mulighed for at bestemme, hvilke yderligere aktioner der kræves inden for de beskrevne områder, og for at videreudvikle EU's strategi for godstransportlogistik og indbinde den i en økonomisk sammenhæng og den teknologiske udvikling.