



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 18.10.2007  
KOM(2007) 606 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN**

**EU's dagsorden for godstransport:  
Øget effektivitet, integration og bæredygtighed i godstransporten i Europa**

{SEK(2007) 1351}  
{SEK(2007) 1367}

## MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

### EU's dagsorden for godstransport: Øget effektivitet, integration og bæredygtighed i godstransporten i Europa

#### 1. BAGGRUND OG BEGRUNDELSE FOR FORANSTALTNINGEN

Transporten af varer, lige fra råvarer til færdigvarer, har afgørende betydning for den europæiske økonomis konkurrenceevne og for livskvaliteten i EU. Den gør det muligt at foretage en arbejdsdeling, udnytte stordriftsfordele og mobilisere komparative fordele. Godstransporten er derfor en grundlæggende forudsætning for Europas konkurrenceevne.

Velorganiseret godstransport bidrager også til en bæredygtig og energieffektiv afvikling af erhvervstransaktioner og styrker samhørigheden, idet virksomheder i hele EU, herunder også i randområderne, får en bedre adgang til og mulighed for bedre at udnytte det indre markeds fordele.

Europa-Kommissionens midtvejsevaluering af hvidbogen fra 2001 forudsiger 50% stigning i godstransporten for EU-25 (i tonkilometer) mellem 2000 og 2020. Det indebærer dog også, at der er en række politiske problemstillinger, som der skal findes løsninger på, hvis det skal sikres, at godstransporten afvikles effektivt og bæredygtigt:

- Trafiktætheden i visse dele af det europæiske transportsystem har en negativ virkning på transporttid og -pris og øger brændstofforbruget.
- Godstransporten skal også yde sit bidrag til opfyldelsen af EU's klimaændringsmål<sup>1</sup> og til at mindske forurenende emissioner og støj.
- Godstransport er stærkt afhængig af fossile brændstoffer, hvoraf en stor del importeres.
- Der er behov for yderligere forbedring af transportsikkerhed og -beskyttelse.
- Der er tegn på, at transport- og logistikrelaterede erhvervssektorer har vanskeligt ved at tiltrække kvalificeret personale.

Medmindre disse problemer afhjælpes, vil de blive yderligere forværret af den forventede øgning af godstrafikken.

Foruden disse udfordringer er der dog også gunstige muligheder, som man ikke må gå glip af:

---

<sup>1</sup> Se formandskabets konklusioner ved Det Europæiske Råds møde i Bruxelles, den 8.-9. marts 2007.

- EU er blevet mere heterogen med de forskellige udvidelser, og det nye kontinentale marked forudsætter, at tidssvarende logistikteknik og bedste praksis hurtigt gennemføres i hele Fællesskabet.
- Godstransportlogistik er blevet et stadig mere integreret og koncentreret globalt marked, hvor en række europæiske virksomheder har en verdensførende position.
- Udsigten til forbedrede handelsrelationer med tredjelande er relevant. Det er grunden til, at de foreslåede politiske initiativer også tager hensyn til behovet for at gøre transportoperationerne til og fra især EU's nabolande mere effektive.
- Den hurtige udvikling inden for informations- og kommunikationsteknologier er i færd med at revolutionere den måde, hvorpå godstransportlogistik kan tilrettelægges.

## 2. DE POLITISKE REDSKABER

For at imødegå udfordringerne lancerer Europa-Kommissionen en række samtidige politiske initiativer i tråd med sidste års midtvejsevaluering<sup>2</sup> af hvidbogen fra 2001. Initiativerne er fremgået af intensive drøftelser med alle interesseparter, som fandt sted i løbet af 13 seminarer og konferencer og mere end 30 eksterne arrangementer. Herudover er der modtaget næsten 160 skriftlige indlæg. Kommissionen har desuden modtaget over 500 rapporter om flaskehalse.

Evalueringen af hvidbogen tager hensyn til de forandrede omstændigheder siden 2001, som har været præget af globaliseringen af produktionen, usikker energiforsyning, øget global opvarmning og EU's kontinentale dimension efter udvidelserne med central- og østeuropæiske lande. På baggrund af disse forandringer går evalueringen ind for et bredere fokus og mere varierede transportpolitiske instrumenter til at imødegå de nye udfordringer. Evalueringen understregede navnlig behovet for at gøre de forskellige transportformer mere effektive, uanset om de bruges alene eller kombineret med hinanden (samordnede transportformer). Foranstaltningerne i denne pakke sigter mod at bidrage til opfyldelsen af dette mål.

De forelagte initiativer omfatter:

- Handlingsplanen for godstransportlogistik<sup>3</sup>, som indeholder forslag til en række foranstaltninger, der skal fremme godshåndtering og trafikstyring, bæredygtig kvalitet og effektivitet og forenkling af administrative procedurer, og som tager sigte på at gennemgå lastestandarder og overveje en eventuel genvurdering af direktiv 96/53/EF om køretøjers dimensioner og vægt (samtidig med, at der tages hensyn til konsekvenserne for andre transportformer).
- Meddelelsen om et banenet med fortrinsret for godstrafik<sup>4</sup>, der tager sigte på at gøre banegodstrafikken mere konkurrencedygtig, navnlig ved at sikre kortere

---

<sup>2</sup> Hold Europa i bevægelse: Bæredygtig mobilitet på vores kontinent" KOM(2006) 314 endelig.

<sup>3</sup> KOM(2007) 607 endelig.

<sup>4</sup> KOM(2007) 608 endelig.

transporttid og øge banetransportens pålidelighed og lydhørhed over for kundernes behov.

- Meddelelsen om en europæisk havnepolitik<sup>5</sup>, som indeholder en vision for og værktøjerne til at øge havnenes præstationer som de centrale knudepunkter i det europæiske transportsystem og til at hjælpe dem med at tiltrække nye investeringer, indgå i en struktureret dialog med alle interesseparter og forbedre havnenes image. Denne meddelelse gennemfører den nyligt vedtagne meddelelse om en integreret havpolitik for EU<sup>6</sup>, som fastlægger en helhedsorienteret, tværsektoriel tilgang til havpolitikken

samt

- Arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene med titlen: "På vej mod et europæisk søtransportområde uden barrierer"<sup>7</sup>, som skal igangsætte en høringsproces om, hvordan nærskibsfarten fuldt ud kan komme til at udnytte det indre markeds fordele, hvis administrative procedurer og dokumentgangen lettes og forenkles, således at godstransport ad søvejen stilles på lige fod med andre transportformer.
- Arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene om "motorveje til søs"<sup>8</sup>, som beskriver, hvordan udviklingen af motorveje til søs forløber, og indeholder forslag til yderligere kvalitetsforbedringer.

### 3. SYNERGIVIRKNINGER

Ovennævnte politiske initiativer supplerer hinanden og udgør tilsammen en politisk dagsorden, som har til formål at øge godstransportens effektivitet i Europa. Deres samspil skal bidrage til at gøre godstransporten i EU mere effektiv og bæredygtig. De handler hver især om deres eget område, men der er tale om en fælles tilgang for alle forslag, som er kendetegnet ved

- fokus på transportkorridorer, som også forbindes med transportkæder til og fra nabolande og oversøiske områder
- fremme af innovative teknologier og praksis på områderne infrastruktur, transportmiddel (køretøjer, togvogne og fartøjer) og godshåndtering
- forenkling og lettelse af godstransportkæder og administrative procedurer, og
- eftertryk på kvalitet.

#### 3.1. En tilgang baseret på transportkorridorer

Stordriftsfordele giver transportkorridorer enestående tekniske og økonomiske muligheder for at gøre det attraktivt at udnytte de forskellige transportformer på en

---

<sup>5</sup> KOM(2007) 616 endelig.

<sup>6</sup> KOM(2007) 575 endelig.

<sup>7</sup> SEK(2007) 1351.

<sup>8</sup> SEK(2007) 1367.

optimal måde. Det er vigtigt, at de forskellige transportformer og transportkorridorerne selv kan kombineres til gnidningsløs dør-til-dør-tjenester, som, hvor det er relevant, benytter sig af velfungerende terminaler. Det er en forudsætning for, at gods nemt, pålideligt og omkostningseffektivt kan overføres fra én transportform til en anden. Det er grunden til, at meddelelserne om havnepolitikken og et banenet med fortrinsret for godstrafik handler om rådighed over og adgang til omladningsmuligheder, medens handlingsplanen for godstransportlogistik er fokuseret på varetrafikkens kvalitet og effektivitet og på at sikre, at varerelaterede oplysninger nemt overføres mellem de forskellige transportformer.

Hvis godstransporten skal gøres bæredygtig, må der gøres en indsats for at minimere energiforbrug, støjgener og emissioner af forurenende stoffer og drivhusgasser, som skyldes transport.

Med dette mål for øje introducerer handlingsplanen begrebet "grønne transportkorridorer", dvs. godstransportkorridorer, som kun i ringe grad påvirker mennesker og miljøet. Jernbanen og skibsfarten er væsentlige elementer i disse grønne transportkorridorer.

### **3.2. Infrastruktur, transportmiddel og godshåndtering**

Nutidens transportinfrastruktur skal kunne klare den store vækst i godstrafikken, som forventes de kommende år. Et led i strategien, der skal føre frem til målet, er det transeuropæiske transportnet (TEN-T), hvor det igangværende arbejde også omfatter udviklingen af en række strategisk vigtige transportkorridorer på tværs af flere lande. Et andet led bliver den effektive udnyttelse af den infrastruktur, der er til rådighed, herunder brugen af edb-systemer til at forbedre trafikstyringen og øge den transporterede godsmængde. Der findes allerede en række systemer udviklet til dette formål, nemlig det europæiske system til styring af jernbanetrafikken (ERTMS) og telematikapplikationer til godstransport (TAF) i jernbanesektoren og informationssystemet for floderne (RIS) for transporten ad indre vandveje, foruden SafeSeaNet, skibstrafikstyrings- og skibsinformationssystemer (VTMIS), det automatiske identifikationssystem (AIS) og identifikation og sporing på lang afstand (LRIT) til søtransportområdet. I handlingsplanen for godstransportlogistik foreslås, at der skal gøres en yderligere indsats for at udvikle intelligente transportsystemer (ITS) til vejtransporten, så der også kan sikres interoperabilitet her. Der opfordres desuden til at udvikle integreret sporing – og på langt sigt – også routing af gods på tværs af alle transportformer. I denne forbindelse er Kommissionen i øjeblikket ved at forberede et stort initiativ vedrørende ITS for 2008, som fastlægger en detaljeret køreplan for udvikling og indførelse af ITS i Europa, og som inddrager de vigtigste teknologiske applikationer, der er relevante for godslogistik. Indførelsen af europæiske satellitnavigationssystemer som Egnos og Galileo er hjørnestenene i denne strategi.

Godslogistik har også et bymæssigt aspekt. Distribution i byområder forudsætter effektive grænseflader mellem fjerntransport og lokaltransport til det endelige bestemmelsessted. Dette emne indgår i Europa-Kommissionens grønbog om mobilitet i byområder, som skal udmønte sig i yderligere initiativer på området.

En anden forudsætning for en mere effektiv udnyttelse af transportinfrastrukturen er fjernelse af operationelle og kommercielle barrierer, som hindrer adgangen til

infrastrukturen. Dette emne behandles i meddelelsen om et banenet med fortrinsret for godstrafik, fordi manglende koordinering af kanaltildelingen gør transport på tværs af grænserne unødigt kompliceret, fører til fysiske hindringer for jernbanedriften og giver unødvendige forsinkelser.

### **3.3. Forenkling**

I tidens løb er tjenester og regulativer udviklet alt efter transportform og ofte efter land, hvad der har ført til forskellige regler for dokumentation, ansvar og hæftelse og andre administrative krav og procedurer.

Foranstaltninger til forenkling af den administrative del af godstransporten er i første linje fokuseret på multimodale transportkæder. I handlingsplanen for godstransportlogistik understreges, hvor vigtigt det er, at arbejde hen imod et enkelt kontaktpunkt vedrørende alle administrative krav på godstransportområdet, og den behandler også spørgsmålene dokumentation og ansvar og hæftelse for multimodale transportere. Parallelt hermed tages spørgsmålet om samordning af reglerne langs jernbanetransportkorridorer op i meddelelsen om et banenet med fortrinsret for godstrafikken.

De udviklede forhold for nærskibsfarten, når det gælder administrative krav og dokumentation, er et tilfælde for sig. Det skyldes dels skibsfartens iboende egenskaber, men også at et skib, som sejler mellem to EU-havne, anses for at have forladt EU's toldområde i afgangshavnen og at sejle ind i det igen i ankomsthavnen. Det indebærer, at der skal gennemføres en række procedurer. Dette emne behandles i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene om et europæisk søtransportområde uden barrierer.

### **3.4. Godstransportkvalitet**

Tjenestekvaliteten inden for godstransporten skal forbedres, især hvis andre transportformer end vejtransport skal gøres mere attraktive. Navnlig for jernbanens vedkommende bør resultaterne forbedres, og integrationen af vandtransportformer i transportlogistikkæden bør også forbedres. I handlingsplanen for godstransportlogistik foreslås metoder til at forbedre resultaterne i logistikkæder, og den behandler specifikt serviceniveauet i multimodale omladningscentre.

## **4. EU'S ROLLE**

For at gøre godstransporten mere effektiv og bæredygtig er myndighederne nødt til at skabe passende rammebetingelser og støtte udviklingen hen imod samordnede transportformer og bæredygtighed. Det omfatter vedtagelse af passende lovgivning, udstedelse af mandater vedrørende teknisk standardisering, tilvejebringelse af politisk og finansiel støtte og fremme af bedste praksis. Via handlingsplanen for godstransportlogistik, meddelelsen om et banenet med fortrinsret for godstrafikken, meddelelsen om en europæisk havnepolitik og arbejdsdokumenterne fra Kommissionens tjenestegrene: "På vej mod et europæisk søtransportområde uden barrierer" og "Motorveje til søs", som tilsammen udgør dagsordenen for godstransport 2007, søger Europa-Kommissionen at fremdrage de foranstaltninger, der skal gennemføres på EU-niveau.

Der er navnlig brug for en europæisk indsats til støtte for transportkorridorer, forbedret trafikstyring og godshåndtering, forenkling og forbedret kvalitet på grund transportkorridorernes grænseoverskridende natur, den stigende andel af godstransport på tværs af grænserne, efterhånden som det indre marked tager form, og mulighederne for vækst og handel, som går ud over EU's grænser. I en sektor, som er stærkt afhængig af innovation, vil manglen på en EU-tilgang desuden føre til en opsplittning af markederne og hindre indførelsen af nye teknologier og innovative løsninger, navnlig hos SMV. Endelig kræver de miljøproblemstillinger, der går hånd i hånd med godstransport, en fælles indsats.

## **5. VEJEN FREM**

Den samtidige vedtagelse af initiativer, som vedrører godstransport, er tegn på, hvor vigtigt dette område er for de europæiske økonomiers bæredygtighed og konkurrenceevne. Forslagene er resultatet af en lang konsultationsproces. Den har ført frem til lanceringen af en europæisk social dialog om havne og kan også forventes at give anledning til en intensiv social dialog på lokalt og regionalt niveau.

Den række politiske initiativer, som præsenteres i dette dokument, peger frem mod en europæisk politik for godstransport, som bygger på samordnede transportformer, intelligente transportsystemer (ITS), grønne transportkorridorer og er brugerorienteret:

- Samordnede transportformer kræver forbedret effektivitet, interoperabilitet og forbindelser mellem jernbanetransport, søtransport, transport ad indre vandveje, lufttransport og vejtransport og de dermed forbundne omladningscentre for at kunne blive fuldt integreret i gnidningsløse dør-til-dør-tjenester.
- Intelligente transportsystemer giver mulighed for at forbedre trafikstyring og godshåndtering og for at øge udnyttelsen af den til rådighed værende infrastruktur.
- Konceptet med grønne transportkorridorer bidrager til opfyldelse af målet om at integrere miljømæssige hensyn såvel som sikkerheds- og beskyttelseshensyn i udformningen og driften af infrastruktur i det transeuropæiske transportnet.
- Der skal fokuseres på brugernes behov fremover.

Disse principper vil være rettesnoren for gennemførelsen af de aktioner og initiativer, der nu foreslås af Europa-Kommissionen.