



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 29.05.1997
KOM(97) 243 slutlig

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

TILL RÅDET, EUROPAPARLAMENTET,
EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN
OCH REGIONKOMMITTÉN

**INTERMODALITET OCH INTERMODAL
GODSTRANSPORT
I EUROPEISKA UNIONEN**

GODSTRANSPORT PÅ SYSTEMNIVÅ

*STRATEGIER OCH ÅTGÄRDER FÖR ATT FÖRBÄTTRA
EFFEKTIVITET, TJÄNSTER OCH HÅLLBARHET*

INNEHÅLL

	sida
Sammanfattning.....	I
Kapitel 1 Begreppet intermodalitet.....	1
Kapitel 2 Logistik: Efterfrågans komplexitet.....	3
Kapitel 3 Hinder för användningen av intermodal godstransport.....	4
3.1. Infrastruktur och transportmedel.....	4
3.2. Funktioner – utnyttjandet av infrastrukturen.....	5
3.3. Transportslagsbaserade tjänster och förordningar.....	6
3.4. Slutsats.....	7
Kapitel 4 Europas intermodala godstransportsystem: Steg mot genomförande.....	7
<i>A. Integrering av infrastruktur och transportmedel</i>	
4.1. Ett sammanhängande infrastrukturmät på europeisk nivå.....	7
4.2. Länkar och noder som ger ett mervärde.....	8
4.3. Harmoniserade standarder för lastningsenheter.....	9
<i>B. Driftskompatibla och samtrafikdugliga funktioner</i>	
4.4. Intermodala fraktoperatörer.....	10
4.5. Öppen tillgång till infrastrukturen.....	10
4.6. Avgifter för infrastruktur och prissättning av transporter.....	11
4.7. Intermodal transport och konkurrens.....	11
4.8. Samordning av intermodala tidtabeller.....	12
<i>C. Transportslagsoberoende tjänster och förordningar</i>	
4.9. Informations- och ledningssystem.....	13
4.10. Ansvarsskyldighet.....	14
<i>D. Horisontella åtgärder</i>	
4.11. Forskning och innovation.....	15
4.12. Utvärdering och benchmarking.....	16
4.13. Nationella rundabordskonferenser.....	17
4.14. Intermodal fraktstatistik.....	17

Kapitel 5	Intermodalitet och andra grenar av politiken.....	18
	5.1. Informationssamhället.....	18
	5.2. Regional utveckling och sammanhållning.....	19
	5.3. Integrering av små och medelstora företag.....	19
	5.4. Miljö.....	19
	Slutsatser.....	20
Tabell 1	Intermodalitetens nyckelfrågor.....	II
Tabell 2	Nyckelåtgärder i riktning mot intermodalitet.....	II
Figur 1	Den intermodala transportkedjan.....	2
Bilaga 1	Åtgärdsprogram	
Bilaga 2	Pågående åtgärder	

SAMMANFATTNING

1. Ett effektivt transportsystem är en väsentlig förutsättning för Europeiska unionens konkurrenskraft. I och med utsikterna för ökad internationell handel, eventuell utvidgning av unionen mot Central- och Östeuropa och utökat samarbete med Medelhavsländerna, får transporterna en ännu mer betydande roll.
2. Efter 1970 har de europeiska godstransporterna ökat med cirka 70 %. För de två närmaste årtiondena förväntas en årlig ökning på cirka 2 %. Enligt aktuella siffror uppgår kostnaderna för trafikstockningar till 120 miljarder ecu eller 2 % av BNP i EU. Olyckor, luftföroreningar och buller står för ytterligare 2 %. Dessa kostnader underminerar den europeiska konkurrenskraften i en situation där transportbehovet förutsätter flexibilitet, pålitlighet och kostnadseffektivitet.
3. Om transportsektorn inte beaktar transportslagsoberoende servicekrav och använder överflödigt kapacitet för andra transportslag är det sannolikt att landsvägstransporterna kommer att ytterligare öka sin nuvarande marknadsandel på 72 % (från nästan 50 % 1970). Andelen järnvägstransport har efter 1970 sjunkit från cirka 32 % till mindre än 15 % 1995. Denna sänkning kommer sannolikt att fortsätta om den aktuella tendensen består.
4. Ett effektivt och balanserat utnyttjande av existerande kapaciteter över det europeiska transportsystemet har blivit en nyckelutmaning för att kunna uppnå socioekonomisk och miljömässig hållbarhet.¹
5. De traditionella metoder som används kan inte lösa de framtida problemen i anslutning till transport. Det nuvarande synsättet måste därför ändras till ett systembaserat synsätt.
6. Främjandet av intermodalitet möjliggör ett systembaserat sätt att se på transport. Transporttjänster tillhandahålls som transportslagsoberoende dörr-till-dörr-förbindelser som byggs upp av ett urval lönsamma transportalternativ genom att man använder transportsystemet på ett nytt och effektivt sätt, sänker transportkostnaderna och möjliggör att ett mervärde uppstår.

Målet är att utveckla ett ramverk för optimal integrering av olika transportslag för att möjliggöra effektiv och kostnadseffektiv användning av transportsystemet genom sömlösa, kundorienterade dörr-till-dörr-tjänster och för att gynna konkurrens mellan transportoperatörer.

7. Man har preciserat ett antal hinder för en omfattande användning av intermodal transport. Sådana hinder är bristen på ett sammanhängande nät av transportslag och förbindelser, bristen på teknisk kompatibilitet mellan och inom transportslag samt varierande bestämmelser och standarder för transportmedel, datautbyte och förfaranden. Det förekommer skillnader mellan transportslagen i fråga om prestanda och kvalitet, olika nivåer av ansvarsskyldighet och brist på information om intermodala tjänster. Resultatet är att det transportslagsoberoende systemet för dörr-till-dörr-transporter förblir outvecklat.
8. Genomförandet av ett europeiskt intermodalt transportsystem förutsätter samordnad utveckling av transportpolitiken på europeisk, nationell och regional nivå. Genom fyra nyckelstrategier

¹ Gemenskapen strävar sålunda efter "rätt balans mellan strategier som gynnar utvecklandet av ett sammanhängande, integrerat transportsystem för gemenskapen som helhet". (Se kommissionens vitbok om den framtida utvecklingen av den gemensamma transportpolitiken - Ett globalt synsätt för konstruktionen av en gemenskapsram för hållbar rörlighet, ISBN 92-826 5911-9, §40b).

erhålls den nödvändiga styrkan för att utveckla intermodal transport inom den gemensamma transportpolitiken (se tabell 1).

Tabell 1: Intermodalitetens nyckelfrågor

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ➤ En europeisk strategi för infrastruktur: transeuropeiska transportnät och noder ➤ Den gemensamma transportmarknaden: harmonisering av förordningar och konkurrensregler ➤ Precisering och eliminering av hinder för intermodaliteten och anslutande friktionskostnader ➤ Genomförande av informationssamhället inom transportsektorn |
|---|

9. Eftersom intermodala transporter är mer dataintensiva än konventionella transporter, är informationssamhällets roll av yttersta vikt för transporterna. Datorstödd transport (Computer Aided Transport, CAT) – användandet av informations- och kommunikationsteknologier – är nyckeln till effektiva och kundorienterade transporttjänster. Öppna och flexibla system för information och beslutsfattande ändrar sättet att organisera och administrera transporterna, förbättrar möjligheterna på den nuvarande marknaden och skapar nya möjligheter på framtidens marknad. Dessutom kommer möjligheten att använda infrastrukturerna för information och utvecklandet av nya specifika kapaciteter för intermodala transporter att öka intresset för det nya konceptet.

10. Intermodaliteten är inte en strävan till eller hänvisning till en specifik transportslagsuppdelning, utan avser integreringen av transportslag på följande tre nivåer:

- (1) infrastruktur och transportmedel ("hårdvara")
- (2) funktioner och sättet att använda infrastrukturen (särskilt terminaler)
- (3) tjänster och reglering (från en transportslagsbaserad till en transportslagsoberoende ram).

11. Kommissionen kommer att ta nödvändiga initiativ i fråga om förordningar eller rättsliga frågor. Kommissionen riktar sig också, med beaktande av subsidiaritetsprincipen, till områden där intermodaliteten är beroende av samordning på europeisk nivå (se tabell 2).

Tabell 2: Nyckelåtgärder i riktning mot intermodalitet

Integrering av infrastruktur och transportmedel ➤ Intensifiera den intermodala planeringen av de transeuropeiska transportnäten ➤ Förbättra planeringen och funktionerna vid intermodala omlastningspunkter ➤ Harmonisera standarderna för transportmedlen
Driftskompatibla och samtrafikdugliga funktioner ➤ Integrering av snabbtågslinjer för järnvägsfrakt i en intermodal kontext ➤ Nätverkssamarbete mellan aktörerna ➤ Harmonisera konkurrensregler och system för statligt stöd på en intermodal grund
Transportslagsoberoende tjänster och förordningar ➤ Harmonisera och standardisera förfaranden och EDI ➤ Intermodal ansvarsskyldighet ➤ Forskning och demonstration ➤ Benchmarking ➤ Intermodal statistik

12. De åtgärder som föreslås i detta meddelande är avsedda att tillsammans med de övriga förslagen från kommissionen eliminera de nuvarande hindren för intermodal dörr-till-dörr-transport. Genom att intermodaliteten förbättrar potentialen hos järnvägs- och vattenvägstransporter och erbjuder, där det är lämpligt, effektiva alternativ till unimodala vägtransporter, kommer den att bidra till att lösa problemet med överbelastade landsvägsnät. Förbättrad effektivitet för järnvägstransporterna, full internalisering av externa kostnader och främjande av intermodaliteten är delar av en övergripande strategi för hållbar rörlighet.

Kapitel 1 Begreppet intermodalitet

13. På grund av ökande fraktrafik och ökande obalans i sättet att använda de olika transportslagen och infrastrukturen uppvisar transportsystemet i Europeiska unionen tecken på ineffektivitet ur socioekonomisk synvinkel. Medborgarna uppfattar också i allt högre grad godstransporterna som en källa till miljömässiga och sociala kostnader.

14. Det är inte troligt att de traditionella metoderna, baserade på transportslagsberoende politik, kan klara av komplexiteten hos dagens och morgondagens rörlighetskrav på ett hållbart sätt. Det krävs ett övergripande synsätt på systemnivå. Främjandet av intermodaliteten är ett lovande och innovativt strategiverktyg som kan stödja en övergripande hantering av transportsystemen som siktar på ett mer balanserat och effektivt utnyttjande av den tillgängliga transportkapaciteten (infrastruktur, rullande materiel, hanteringsutrustning osv.).

15. För att skapa en allmän förståelse för begreppet intermodalitet, föreslår kommissionen följande definition av intermodaliteten. Intermodalitet är egenskapen som betecknar ett transportsystem där minst två olika transportslag kan användas integrerat i en dörr-till-dörr-transportkedja.

16. Intermodaliteten² är en kvalitetsindikator för graden av integration mellan olika transportslag: högre grad av intermodalitet innebär att transportslagen är mer integrerade och kompletterar varandra bättre, vilket ger utrymme för ett effektivare utnyttjande av transportsystemet. Den ekonomiska grunden för intermodalitet är att transportslag som individuellt sett har gynnsamma inbyggda ekonomiska och funktionella egenskaper kan integreras till en dörr-till-dörr-transportkedja för att öka transportsystemets globala effektivitet. Integreringen av transportslagen måste ske på infrastruktur- och annan hårdvarunivå (t.ex. lastningsutrustning, fordon, telekommunikationer), på funktions- och tjänstenivå samt på förordningsnivå (se figur 1)).

Målet är att utveckla ett ramverk för optimal integrering av olika transportslag för att möjliggöra effektiv och kostnadseffektiv användning av transportsystemet genom sömlösa, kundorienterade dörr-till-dörr-tjänster och för att gynna konkurrens mellan transportoperatörer

17. Intermodalpolitiken bör tillhandahålla den ram inom vilken transportanvändaren själv kan avgöra angående den optimala användningen av de olika transportslagen. Dörr-till-dörr-begreppet för intermodala transporter medför därför att man lägger stor vikt vid att beakta transportanvändarens krav.

18. Intermodaliteten är inte bunden till vissa transportslag. Den är en handels- och rörlighetsfråga där järn-, vatten-, luft- och landsvägar bidrar till optimeringen av en helhet där de olika slagen stöds av långt

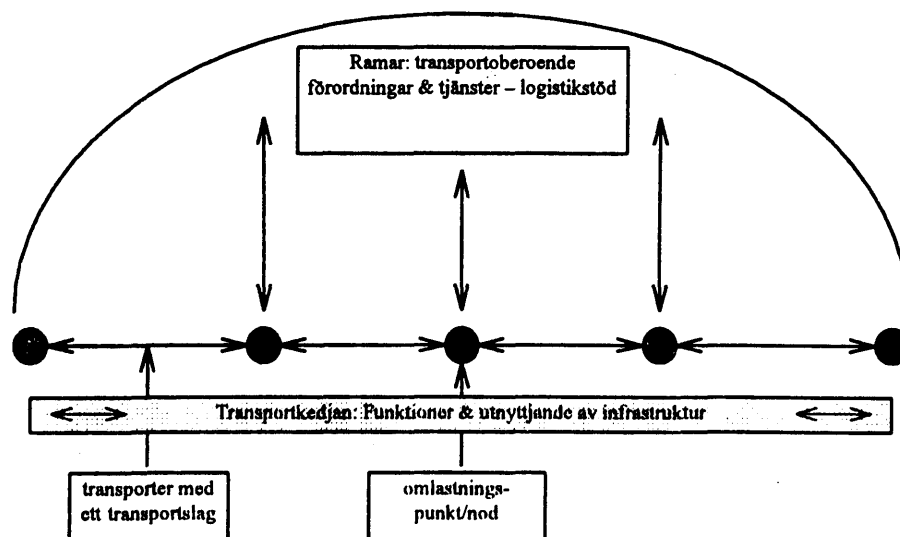
² Intermodal transport kan då förstås som godsfrörelse där minst två olika transportslag används i en dörr-till-dörr-transportkedja.

Kommissionens sätt att se på intermodalitet och intermodal transport går längre än tidigare definitioner som har lagts fram av flera institutioner. Definitionerna föreslagna av den europeiska transportministerkonferensen begränsar intermodal transport till enhetsbaserad transport, medan användningen av lastenheter dock är ett av de möjliga, om än mycket viktiga, sätten att underlätta omlastningen av gods mellan transportslag. I fråga om kombinerade transporter använder EU t.ex. inom ramen för direktiv 92/106 en mer begränsad definition som enbart avser att främja sådana typer som begränsar landsvägsanvändning på specifika sätt. Intermodal transport (ECMT): Rörelsen hos gods i samma lastningsenhet eller fordon som använder flera olika transportsätt i följd utan hantering av själva godset vid byte av transportslag.

Kombinerad transport (ECMT): Intermodal transport, där största delen av den europeiska resan görs per järnväg, inre vattenvägar eller till sjöss och där eventuella start- eller slutsträckor per landsväg är så korta som möjligt.

utvecklade informations- och kommunikationstjänster. På nivån för transportfunktioner kommer nya tjänster och informations- och kommunikationsteknologier att förbättra utnyttjandet av existerande kapaciteter.

Figur 1: Den intermodala transportkedjan



Källa: CEC

19. Intermodaliteten handlar definitivt inte om att tvinga fram en specifik uppdelning mellan transportslag. Däremot ger intermodaliteten möjlighet att, genom förbättrade förbindelser mellan alla transportslag och integrering av dem till ett enda system, få ett bättre utnyttjande av järnväg, inre vattenvägar och närsjöfrakt – transportslag som ensamma sällan möjliggör dörr-till-dörr-leverans. Intermodaliteten är därför ett komplement till de övriga delarna av EU:s transportpolitik, såsom liberalisering av transportmarknaderna, utvecklandet av transeuropeiska nät och främjandet av rättvis och effektiv prissättning.

Kapitel 2 Logistik: Efterfrågans komplexitet

20. Godstransporterna är ett härlett behov och en del av den ekonomiska processen. Kraven gällande de industriella processerna har förändrats drastiskt under de senaste tio åren och kan karakteriseras av världsomfattande konkurrens, kortare produktionsprocesser, kort livscykel hos produkterna och behovet att sänka kostnaderna. Just-in-time-leveranser, kundanpassad produktion och koncentrationen av försörjnings- och distributionscentraler har fört produktionen, distributionsprocessen och transporterna närmare varandra, med målet att uppnå hög servicegrad, få ut produkterna snabbare på marknaden och att sänka kostnaderna. Samtidigt har konkurrensen på världsmarknaderna ökat antalet aktörer och den geografiska räckvidden för leverans- och distributionskedjorna.

21. Effektiv logistik har blivit en väsentlig konkurrensfaktor.

Logistik kan definieras som styrning av flödet och lagringen av råmaterial, material under arbete, färdigt gods och anslutande information från ursprungspunkten till punkten för slutlig konsumtion i enlighet med kundens krav. I vidare mening omfattas även insamlandet och oskadliggörandet av avfall.

22. Transporten spelar en betydande roll för logistiken och servicekvaliteten hos den totala försörjnings- och distributionskedjan. Godstransporten måste bemöta ökade kvalitetskrav i fråga om flexibilitet, snabbhet och pålitlighet – godset skall levereras vid exakt rätt tidpunkt och till exakt rätt plats. Detta omfattar utöver själva godstransporten också lagring, förpackning eller kundanpassning. Beroende på typen av gods kan kostnaderna för logistiken stå för upp till en tredjedel av det slutliga marknadspriset, även om andelen ofta är mindre och allmänt sett har sjunkit under de senaste årtiondena. Cirka en fjärdedel av dessa kostnader är transportkostnader.

23. Med beaktande av den komplexa växelverkan mellan ursprung, leverantörer, tillverkare, återförsäljare och konsumenter möjliggör intermodaliteten integreringen av ett brett urval transporttjänster i leverans- och distributionskedjorna.

24. Valfungerande informations- och kommunikationsflöden är oundgängliga för styrningen av leverans- och distributionskedjor där flera parter är inblandade. Dessa flöden möjliggör informationsutbyte före och under transporten ifråga om tillgängligheten hos tjänster, förhandlingsförfaranden, uppföljning och spårning, eventuella avbrott och transportdokumentens flöde. Genom avancerade tjänster såsom realtidsinformation kan informationsflödet göras snabbare och göras pålitligare, vilket förbättrar servicekvaliteten.

25. Som resultat av affärsstrategier som koncentrerar sig på kärnkompetenser är tredjeparts logistiktjänster en växande marknad. Specialiserade leverantörer av logistiktjänster växer fram från kretsarna kring produktionsstyrning, lagerhållning och transportfunktioner. Dessa leverantörer kommer in på marknaden i stor antal och deras funktion är att erbjuda bransch- och kundanpassade lösningar för integrering av företagsinterna flöden av material och gods med transportförfaranden som sker mellan företag. De spelar i allt högre grad en betydande roll för definierandet av transportkraven som ställs av de industriella kunderna och kan användas för att undersöka hur transporten kan öka mervärdet för hela logistikkedjan.

Kapitel 3 Hinder för användningen av intermodal godstransport

26. I det nuvarande transportslagsorienterade systemet innebär alla byten av transportslag inom en och samma resa ett byte av system i stället för en rent teknisk omlastning. Detta ger upphov till friktionskostnader som kan göra intermodala transporter mindre konkurrenskraftiga jämfört med unimodala alternativ.

Friktionskostnaderna är ett mått på ineffektiviteten hos en transportfunktion.

De uttrycks i form av

- högre priser,
- längre resor, fler fördröjningar eller sämre pålitlighet i fråga om tid,
- sämre tillgänglighet av kvalitetstjänster,
- begränsningar i fråga om typen av gods,
- högre risk för skador på godset,
- komplexare administrativa förfaranden.

27. För att göra intermodala transporter attraktiva för användarna måste friktionskostnaderna preciseras, kvantifieras, klassificeras och reduceras.

28. Samtidigt måste logistiktjänsterna inom den intermodala transportkedjan kunna ge ett mervärde som kompenserar friktionskostnaderna. Nätets noder och omlastningspunkter bör vara särskilt lämpade att erbjuda tjänster såsom lagerhållning, informationshantering eller produktanpassning. Marknaden måste kunna precisera och utnyttja dessa möjligheter och den intermodala transportpolitiken måste eliminera alla flaskhalsar som kan hindra operatörerna från att genomföra dessa möjligheter.

29. Användarna av intermodala transporter utsätts för friktionskostnader på grund av bristande samtrafikförmåga på följande tre nivåer:

- (1) infrastruktur och transportmedel
- (2) funktioner och sättet att använda infrastrukturen, särskilt terminaler
- (3) transportslagsbaserade tjänster och förordningar.³

3.1. Infrastruktur och transportmedel

30. Ett stort antal högtrafikerade korridorer i Europa saknar ett sammanhängande nät av transportslag och kopplingar mellan dessa. Om en del av infrastrukturen inom ett transportslag eller en del av länkarna mellan transportslag saknas, kan – oavsett hur liten bristen är – detta hindra uppkomsten av sömlösa intermodala kedjor. Sådana brister ger upphov till extra omlastnings- och friktionskostnader för operatörerna. Om existerande omlastningspunkter inte kan nås i tillräckligt hög grad via järnväg, landsväg eller vattenväg kan integreringen av dessa transportslag och omlastningen mellan dem hämmas. Likaså kan effektiv fördelning av stora volymer till mindre förhindras, t.ex. vid interkontinentala eller långväga transporter.

31. Eftersom varje transportslag finansieras och styrs separat i det nuvarande systemet, är det oklart vem som har ansvaret för att stärka länkarna mellan transportslagen. Att det dessutom förekommer olika former av ägande och olika former av fakturering för användningen av infrastruktur och terminaler underlättar inte en öppen och samordnad infrastrukturplanering på lokal och regional nivå, för att inte tala om europeisk nivå.

³ Hindren och friktionskostnaderna har diskuterats och i stor utsträckning listats av industrier experter inom projektgruppen för transportintermodalitet.

32. De intermodala transporterna är inte starkare än den svagaste länken i transportkedjan. Därför innebär bristen på driftskompatibilitet inom vissa transportslag betydande problem. Hindren är väl dokumenterade, t.ex. järnvägarnas avvikande signaleringssystem och lastningsmätare och olika brohöjder längs Europas inre vattenvägar.

33. De tekniska specifikationerna för transportmedel regleras ofta på olika sätt beroende på vilket land eller transportslag det rör sig om, vilket också aktualiserar frågor om driftskompatibilitet. Dessutom tenderar de enskilda operatörerna att förvärva den rullande materiel eller de fordon som bäst passar deras verksamhet och val av lastningsenheter. Att tvingas hantera olika fordonstyper för olika operatörer är en källa till stockningar vid terminalerna och orsakar ineffektivitet. När transportmedel och infrastruktur har olika mått sänks också driftskompatibilitetsnivån mellan olika transportslag, t.ex. mellan flyg- och järnvägs gods.

34. De stora variationerna hos lastningsenheternas mått mellan de olika transportslagen är en annan faktor som reducerar driftskompatibiliteten mellan transportslagen. Inkompatibiliteten mellan transportutrustning för landsväg, järnväg, närsjöfart och inre vattentrafik höjer omlastnings- och hanteringskostnaderna och kräver besvärliga omlastningstekniker. Om detta inte åtgärdas kommer den ökande komplexiteten hos de logistiska kraven och den förväntade ökningen i internationell handel att stärka skillnaderna mellan transportenheterna. Användningen av specialiserade lastningsenheter ökar förekomsten av tomma returenheter.

3.2. Funktioner – utnyttjandet av infrastrukturen

35. Den svagaste länken i det nuvarande intermodala transportsystemet och en betydande faktor för uppkomsten av friktionskostnader är omlastningspunkterna mellan de olika transportslagen. En orsak är bristen eller otillräckligheten i fråga om teknisk driftskompatibilitet mellan transportslag och lastningsenheter. En annan orsak är att administreringen av dagens terminaler, som ofta utmärks av en kombination av tunga anläggningar och manuell hantering, inte är effektiv och saknar tillräckligt telematiskt stöd. Likaså saknas tillgång, på intermodal grund, till funktioner såsom identifiering av fordon, lastningsenheter och last eller förhandsinformation för dispositionsändamål. Operatörerna sätter i allt högre grad upp egna dedikerade terminaler för att minimera risken för avbrott i den intermodala kedjan. Även om detta ger operatörerna bättre kontroll, så leder det också till ökade kostnader för dörr-till-dörr-transporttjänsterna, särskilt om kapacitetsutnyttjandet inte optimeras.

36. Landsvägs-, järnvägs-, luft- och vattenvägstransporterna utmärks av ojämna nivåer i fråga om prestanda och servicekvalitet. Detta beror delvis på inneboende skillnader i fråga om kostnadsstrukturerna men också på divergerande nivåer av konkurrens och liberalisering inom varje transportslag. Användarna uppfattar landsvägstransport som en norm för godstransport i Europa – konkurrenskraftig och dynamisk med fortsatt förbättring av serviceprestanda och fortsatt minskning av driftskostnaderna. Transportslag där operatörerna konfronteras med hög tröskel för tillgång till sin infrastruktur tenderar ha monopolistiska drag som leder till bristande kundorientering hos funktionerna och brist på kapacitetsoptimering. Operatörer som får statligt stöd och saknar utmaningar inom ett visst transportslag kan frestas använda de vinster de erhåller på grund av sin dominerande ställning till att subventionera andra transportslag, vilket snedvrider konkurrensen.

37. Eftersom operatörerna är ägare av egen flotta eller t.o.m. infrastruktur, tenderar de hålla sig till ett enda transportslag och utesluta bättre alternativ som kan finnas i andra transportslag. De samordnar inte sin informations- och marknadsföringsverksamhet och har i många fall inte full kontroll över alla funktioner och åtgärder som sker inom transportkedjan från dörr till dörr.

38. En ytterligare källa till friktionskostnader vid intermodal transport är skillnaderna i arbetstid mellan de olika transportslagen. Problemet är inte bara arbetets effektiva tidslängd utan också bristen på flexibilitet i fråga om att ordna chaufförernas och personalens arbetstider så att de olika transportslagens funktioner kan anpassas sinsemellan. Detta gäller särskilt terminaler. Terminalerna utgör ett gränssnitt mellan transportslagen men kan inte alltid beakta tidtabellerna för tåg och fartyg som fungerar 24 timmar per dygn.

39. Potentiella användare av intermodal transport kan avskräckas av onödiga fördröjningar i transportkedjan på grund av att transportslagens tidtabeller är dåligt anpassade sinsemellan. En försändelse som blir liggande flera timmar eller t.o.m. dagar i väntan på omlastning till nästa transportslag höjer friktionskostnaderna i jämförelse med unimodal transport.

3.3. Transportslagsbaserade tjänster och förordningar

40. Bristen på ett systematiskt nät för datautbyte längs hela den intermodala transportkedjan är en källa till höga kostnader och servicebrister, och har gett upphov till ökande uppkomst av modala och lokala system samt interna förfaranden. De existerande transportslagsbaserade systemen för informationsförmedling kräver att användarna matar in liknande data vid varje gränssnitt, eventuellt enligt olika meddelande- eller EDI-standards. Bristen på generaliserade system för elektronisk kommunikation mellan de olika delarna i den intermodala kedjan är ett hinder för tillräcklig förhands- och JIT-planering av funktionerna. Bristen på system som skulle möjliggöra uppföljning och spårning längs hela resan över alla transportslag gör att fel och dåliga vägval inte kan upptäckas tillräckligt snabbt.

41. Om det uppstår skador på lasten är det svårt för användarna av intermodal transport att fastställa vem i transportkedjan som har det slutliga ansvaret för skadan, eftersom ansvarsskyldigheten inom internationell transport i Europa regleras av olika konventioner för varje transportslag⁴. Operatörerna inom ett transportslag har högre grad av ansvarsskyldighet än operatörerna inom ett annat slag. Situationen kompliceras ytterligare av de speciella förordningar för ansvarsskyldighet som vissa länder i Europa fortfarande har för nationella transporter.

42. De intermodala transporternas konkurrenskraft störs också av administrativa flaskhalsar. Transportdokumenten är till stor omfattning fortfarande pappersbaserade och är olika för specifika transportslag, t.ex. i fråga om sjö-, järnvägs-, landsvägs- eller lufttransport. Likaså varierar tullreglerna för transiteringsoperationerna beroende på transportslag.

⁴ Sjötransport: Haag - Visbyreglerna
 Lufttransport: Warszawakonventionen
 Järnvägstransport: Internationell konvention om godstransport på järnväg (CIM) 1985
 Landsvägstransport: Internationell konvention om godstransport på väg (CMR) 1956

43. För att garantera att godset anländer till destinationen inom den givna tidsramen, måste den intermodala transporten ha heltäckande och effektiv styrning och övervakning av dörr-till-dörr-kedjan. Användarna hävdar dock att de flesta transportoperatörer, på grund av att de fungerar per transportslag, inte genomför denna kontroll- och övervakningsfunktion. Detta förklaras delvis av de europeiska landsvägstransporternas konkurrenskraft och flexibilitet. En annan orsak är att de nya intermodala tjänsterna kan kräva mer planering än de unimodala alternativen, bl.a. på grund av behovet att försäkra att det finns tillräcklig efterfrågan som stöd för reguljära tjänster. En annan orsak är en eventuell brist på medvetenhet om de potentiella fördelarna med intermodal transport och en önskan hos operatörerna att optimera användningen av sina egna resurser och fordon.

3.4. Slutsats

44. Som slutsats kan konstateras att intermodal godstransport i Europa för närvarande inte verkar klara av att möta mot de allt mer komplexa logistiska kraven från en ekonomi som fungerar på en konkurrensutsatt och global marknad. Omlastningarna mellan transportslag ger i allmänhet upphov till för många friktionskostnader och erbjuder inte tillräcklig räckvidd för att kunna erbjuda tjänster med mervärde i dörr-till-dörr-kedjan. Det kommer därför att bli nödvändigt med bättre utnyttjande av alla delar av infrastrukturen över de olika transportslagen, särskilt mot bakgrund av den förväntade ökningen av godstransporter.

Kapitel 4 Europas intermodala godstransportsystem: Steg mot genomförande

45. Utmaningen för politikerna är att tillhandahålla riktlinjer för optimal integrering mellan transportslag. Driftskompatibilitet och samtrafikförmåga ger effektivare utnyttjande av infrastrukturen och kapaciteten för transporter. Detta främjar kundorienterade dörr-till-dörr-transporttjänster som tar vara på styrkan hos varje transportslag.

Kommissionen förespråkar ett intermodalt transportsystem som gynnar samarbete och kompletterande funktioner mellan transportslag och gynnar konkurrens mellan transportoperatörer.

46. De nedan beskrivna åtgärderna representerar steg som måste vidtas för att genomföra ett verkligt intermodalt transportsystem på lång sikt. Åtgärderna förutsätter att politikerna och de parter som är involverade i transportmarknaden engagerar sig i saken.

47. Åtgärderna kan grupperas i fyra områden:

- A. Integrering av infrastruktur och transportmedel.
- B. Driftskompatibla och samtrafikdugliga funktioner.
- C. Transportslagsoberoende tjänster och förordningar.
- D. Horisontella åtgärder.

A. Integrering av infrastruktur och transportmedel

4.1. Ett sammanhängande infrastrukturnät på europeisk nivå

48. De instanser som planerar och styr över medlemsländernas infrastruktur bör ha ett bättre samarbete på europeisk nivå för att utifrån en korsmodal grund kunna upprätta sammanhängande infrastrukturnät. När intermodala länkar har definierats får man ett europeiskt nät med omlastningspunkter som grundar sig på kriterier som beaktar de aktuella och förväntade godsflödena, kraven från leverans- och distributionskedjorna och de begränsningar som ställs av markutnyttjandet och miljön.

49. På sikt bör denna samarbetsbaserade strategiska metod på europeisk nivå ge ett intermodalt infrastrukturnät som tillhandahåller både driftskompatibilitet och samtrafikförmåga mellan transportslag (t.ex. på systemnivå). Metoden bör bedöma den potentiella integreringen av lokala och regionala infrastrukturprogram till en europeisk ram. När det gäller att brygga över felande länkar bör möjligheterna att återuppliva tillgänglig men oanvänd infrastruktur till relativt låg kostnad diskuteras med medlemsstaterna.⁵ Dessutom bör man beakta betydelsen hos framväxande funktions- och servicekoncept för transportkedjan som helhet och för funktionerna vid omlastningspunkterna vid korta och medellånga transporter.

Åtgärd: Revidering av de transeuropeiska transportnäten

50. Gemenskapen har konstaterat behovet av ett nätbaserat synsätt vid planering av infrastrukturen⁶ och har därför antagit riktlinjer för transeuropeiska transportnät (TEN-T)⁷. Den första allmänna revideringen av riktlinjerna från 1996, planerad för 1999, stärker den intermodala uppläggningsen hos de transeuropeiska näten. Kommissionen har för detta ändamål inrättat en multimodal arbetsgrupp med experter från medlemsstaterna. Denna grupp skall utarbeta en intermodal översiktsplan för alla transportslag och föreslå kriterier för placering av knutpunkter och terminaler. Vid detta arbete beaktas resultaten från pågående forskningsprojekt⁸ som hänför sig till intermodala strategi- och transportkoncept. Exempel på sådana projekt är EMOLITE (Evaluation Model for the Optimal Location of Intermodal Terminals in Europe), IQ (Quality Improvement of Intermodal Networks and Terminals) och IMPULSE (Technological Improvements in Intermodal Networks and Terminals).

4.2. Länkar och noder som ger ett mervärde

51. Omlastningspunkterna mellan transportslagen är noderna i det intermodala nätet. Den aktivitet som sker vid dessa punkter och de tjänster som ges där skall ge den totala transportkedjan ett mervärde. En del av dessa noder blir centrum för ekonomisk verksamhet och integrerar därvid regional ekonomisk potential avseende tillgång och efterfrågan med konkurrenskraftiga logistikstrukturer och marknader. Upprättandet av hjälpmedel för anpassandet av produktion eller produkter, sammankoppling av lokala leveranskedjor och organiserandet av distributionsmönster som är centrerade kring nodpunkter gör dessa noder till mycket mer än rent transportrelaterade funktionspunkter. För leverantörer av transporttjänster och för transportoperatörer kan stödfunktioner såsom möjligheten att returnera (hyrda) fordon eller transportenheter för ett antal transportslag bli ett intressant argument till stöd för intermodal transport.

⁵ Ett antal europeiska FoU-åtgärder, såsom Eufranet (järnväg) eller Eudet (inre vattenvägar) kan ge värdefulla bidrag i detta hänseende.

⁶ Artikel 129b i fördraget, vitboken om den framtida utvecklingen av den gemensamma transportpolitiken.

⁷ Beslut om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska nätet (beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996, EGT, L228, volym 39, den 9 september 1996).

⁸ Del av transportprogrammet under det fjärde ramprogrammet för forskning, teknisk utveckling och demonstration 1994-98.

52. Nya omlastningsmetoder och förbättrad automatisering kan ge användarna lägre friktionskostnader genom snabbare omlastning mellan transportslag. Då kan intensiva transportflöden effektivare fördelas till mindre intensiva regionala flöden. Samtidigt fås också möjlighet att sammanslå transportflöden från olika håll till gemensamma flöden på huvudnäten. Terminalerna och noderna fungerar som gränssnitt mellan volymintensiva transportkorridorer och regionala och lokala nät med lägre volymflöden.

Åtgärd: Precisering av möjligheter och eliminering av flaskhalsar för att ge logistiken ett mervärde

53. Kommissionen stödjer en undersökning samt finansierar demonstrationsprojekt gällande möjligheterna att tillhandahålla logistiktjänster vid omlastningspunkterna och den potential dessa tjänster har i fråga om att ge den totala leverans- och distributionskedjan ett mervärde. Undersökningen betonar kraven för integrering av transport och logistik och skall i detta hänseende utvärdera den ekonomiska effektiviteten hos noder och omlastningspunkter. Kommissionen tar lämpliga initiativ i fråga om sektorn, t.ex. upprättandet av rundabordskonferenser, för att eliminera eventuella flaskhalsar såsom begränsande öppettider eller tunga administrativa förfaranden.

4.3. Harmoniserade standarder för lastningsenheter

54. Förekomsten av olika slag av lastningsenheter (t.ex. olika containerstorlekar och swap-enheter) bör bedömas utifrån de krav som ställs av de intermodala transporterna och deras användare. Genom harmonisering av standarderna för storlekar, vikter och andra egenskaper över alla transportslag främjas intermodala omlastningar för en stor del av det gods som skall transporteras. Nya lastningsenheter, särskilt för små försändelser, och flexibla omlastningsteknologier möjliggör att kapacitetsplanering och -utnyttjande kan göras på modulär grund. Flexibla leasingalternativ främjar innovativa lösningar och möjliggör sänkta fasta kostnader för transportoperatörerna. Effektivare utnyttjande av lastningsenheterna i samordnade eller cirkulerande system bidrar till högre lastningsfaktorer och lägre antal tomma transporter.

Åtgärd: Styrning av processen för harmonisering av lastningsenheter

55. Kommissionen inrättar, med beaktande av existerande EG-lagstiftning gällande dimensioner för lastbilar och bussar⁹ och genom vidarekonstruktion på det arbete som gjorts av olika standardiseringsorgan, arbetsgrupper för olika marknadsområden för att analysera flaskhalsarna och möjligheterna till att harmonisera standarderna för lastningsenheter över olika transportslag och industrier i Europa. Med tanke på betydelsen hos globala handelsmetoder måste harmoniserade standarder preciseras och utvecklas. Likaså måste man beakta inverkan av fordonscertifiering på driftskompatibiliteten mellan transportslag. Slutsatserna från en undersökning om inverkan av olika standarder för rullande materiel, fordon och fartyg ingår. Arbetet resulterar i en definition av de bästa metoderna och strategierna för harmoniseringsansträngningarna. Kommissionens avsikt är att denna definition kunde fungera som drivande kraft i relevanta standardiseringsorgan och internationella organisationer.

⁹ Direktiv 96/53, EGT nr 235 17.09.96.

B. Driftskompatibla och samtrafikdugliga funktioner

4.4. Intermodala fraktoperatörer

56. Europas transportmarknad kommer att se intermodala operatörer konkurrera med varandra över transportslag och öka sin marknadsandel. Utöver fraktoperatörer specialiserade på vissa transportslag kommer det att finnas en ny generation integrerade operatörer som erbjuder transporttjänster på dörr-till-dörr-basis. Dessa operatörer har ett neutralt synsätt i fråga om de olika transportslagen och söker finna den mest kostnadseffektiva kombinationen av transportslag och tjänster, på sådant sätt som ger bästa mervärde för hela leveranskedjan. Deras tjänster anpassas enligt slutanvändarens behov och omfattar fullständig kontroll över funktionerna och informationshanteringen gällande det gods som transporteras från dörr till dörr.

57. Styrning och kontroll som omfattar hela dörr-till-dörr-kedjan är väsentliga faktorer. För att uppnå detta måste den integrerade operatören antingen själv driva de fordon som används för frakt av godset (befraktartyp) eller försäkra kontrollen genom effektiv organisering av kedjan och administrering av den relevanta informationen (fraktmäklartyp).

Åtgärd: Marknadsanalys med tanke på ytterligare integrering av transport och logistik

58. Kommissionen gör en undersökning om de olika aktörstyperna på transportmarknaden, analyserar deras storlek och den typ av service som de erbjuder eller behöver. Genom utredningen preciseras de hinder och möjligheter som varje aktörstyp måste bemöta för att genomföra intermodala transportfunktionerna och möta de logistiska kraven. Undersökningen belyser de aspekter inom handel, teknik och förordningar där det finns plats för åtgärder från myndigheternas sida eller från de aktörer som är involverade i marknaden.

Åtgärd: Förlängning av PACT

59. PACT-programmet¹⁰ (åtgärdsprogram för kombinerade transporter) hjälper operatörerna starta marknadsorienterade och innovativa projekt för kombinerade transporter (järnväg, landsväg, inre vattenvägar och kustfrakter). Under det första PACT-programmet (1992-1996), medfinansierades 66 projekt på 33 rutten i alla medlemsstater. Kommissionen har föreslagit en förlängning av programmet till år 2001 och har därvid utökat transportslagen med närsjöfart.

4.5. Öppen tillgång till infrastrukturen

60. Separation av kontrollen över infrastrukturen och funktionerna garanterar öppen och icke-diskriminerande tillgång till nätet för nya och existerande operatörer¹¹. En adekvat nivå av insyn kommer att finnas gällande avgifter och regler för infrastrukturen.

Åtgärd: Integrering av snabbtågslinjer för järnvägsfrakt i en intermodal kontext

¹⁰ Kommissionens beslut om finansiellt stöd till pilotåtgärder för kombinerad transport 93/45/EEG av den 22.12.92, EGT nr 16, 25.01.93 och förslag till rådets förordning om beviljandet av finansiellt gemenskapsstöd för åtgärder som främjar kombinerad godstransport, KOM(96) 335 slutlig, 24.07.1996, EGT nr 343 15.11. 96.

¹¹ För järnvägstransport, se artikel 6 och 10 i direktiv 91/440/EEG, direktiv 95/19/EG och direktiv 95/18/EG.

61. Frågan om öppen tillgång till infrastrukturen för alla licensierade operatörer är särskilt relevant när det gäller järnvägarna. Kommissionen har föreslagit skapandet av transeuropeiska snabbtågslinjer för järnvägstransport som karakteriseras av öppen tillgång och bortröjandet av ett stort antal hinder för den internationella trafiken¹². Tanken håller på att genomföras i praktiken av järnvägsföretag, medlemsstaterna och befraktarna. De första snabbtågslinjerna väntas bli driftsklara inom 1997. Eftersom snabbtågslinjerna sannolikt kommer att utgöra ett viktigt element inom det intermodala transportsystemet prioriterar kommissionen utvecklandet av dem¹³.

4.6. Avgifter för infrastruktur och prissättning av transporter

62. Skatter och avgifter bestäms för närvarande på mycket olika sätt för olika transportslag och det förekommer stora skillnader beträffande hur stor del av kostnaderna för infrastruktur och yttre faktorer som täcks¹⁴. Detta leder till två problem. Det första problemet är att valet mellan transportslag snedvrids på grund av olika stor täckning av kostnaderna och på grund av att olika grunder används för de påförda kostnaderna (t.ex. medeltal, marginalkostnader och debitering av klumpsummor). Det andra problemet är att förekomsten av olika prissättningssystem, som har utvecklats längs rena transportslagslinjer, indikerar att avgifterna för de ingående delarna (t.ex. landsväg och järnväg) grundar sig på olika principer som i vissa fall är i konflikt med varandra. Det är därför i regel svårt att fastställa prisgrunden för intermodala funktioner, och detta är ett hinder för utvecklingen av intermodala tjänster.

Åtgärd: Utvecklandet av gemensamma fakturerings- och prissättningsprinciper.

63. Kommissionen utvecklar gemensamma fakturerings- och prissättningsprinciper för de olika transportslagen. Utvecklandet av dessa principer måste uppenbarligen ske gradvis, och hänsyn måste tas till de olika transportslagens specifika drag. Målet är att vidareutveckla den befintliga lagstiftningen och utveckla ny lagstiftning där det behövs, för att säkra en högre grad av homogenitet hos underliggande principer för infrastrukturavgifter.

4.7. Intermodal transport och konkurrens

64. Vissa grundprinciper måste gälla alla transportoperatörer oavsett transportslag. Detta bör skapa ett likformigt spel fält över hela Europa för alla transportslag. Operatörens självständighet bibehålls. Operatörer som driver verksamhet på egen handels- och finansrisk bör inte se sig förfördelade i jämförelse med konkurrenter som åtnjuter statligt stöd.

65. Nya regler behövs för att reglera konkurrensen mellan intermodala operatörer som fungerar inom flera transportslag samtidigt. Ett nyckelelement är skärskådning samt förordningar gällande befraktare och operatörer som missbrukar dominerande ställning. Exempel på sådana illegala förfaranden, som enligt EG-lagen är belagda med hårda böter, är bland annat korssubventionering av vinster från en verksamhetsgren i avsikt att eliminera konkurrens i en annan verksamhetsgren, strukturell uteslutning av marknader, prisdumpning och exploatering av underleverantörer.

Åtgärd: Revidering av förordning 1107/70 avseende stöd till kombinerade transporter

¹² Kommissionens vitbok En strategi för vitalisering av gemenskapens järnvägar, KOM(96) 421 slutlig, 30.07.96, och KOM(96) 421 /2 slutlig juni 1996.

¹³ Se meddelandet om transeuropeiska snabbtågslinjer för järnvägsfrakt [KOM(97)242 slutlig] 29.05.1997.

¹⁴ Se grönboken om rättvis och effektiv prissättning (KOM(95) 691 slutlig).

66. Kommissionen lämnar förslag till de ändringar som behövs för uppdatering av förordning 1107/70¹⁵ som är en av de förordningar som tar upp stöd för kombinerad transport. Genom revideringen kommer förordningen att vara i linje med den senaste utvecklingen och kan beakta behovet att förbättra de kombinerade transporternas konkurrenskraft. Kommissionen kommer att vid ett senare tillfälle att genomföra en allmän revidering av förordning 1107/70 för att skapa en enhetlig ram för stöd till alla inlandstransportslag.

Åtgärd: Intermodala riktlinjer för statligt stöd

67. Kommissionen kommer också att fortsätta undersöka flera av de existerande systemen för statligt stöd till transport och bedöma deras potential att snedvrida transportmarknaden samt försäkra att allt statligt stöd som ges till ett transportslag inte påverkar effektiviteten hos intermodala transportkedjor. Kommissionen gör också en översyn, där det är nödvändigt, av existerande system för statligt stöd. Likaså undersöker den möjligheten att definiera riktlinjer för utdelning av statligt stöd till intermodala transportoperatörer, för sektorer som inte omfattas av förordning 1107/70.

Åtgärd: Tillämpningen av konkurrensregler på intermodal godstransport

68. Det är också viktigt att ha permanent övervakning och reglering av begränsande avtal mellan operatörer över olika transportslag till den del sådana avtal leder till snedvridning. Kommissionen håller på att i allt högre grad införa ett horisontellt synsätt i fråga om transportmarknaden på så sätt att ett transportslag inte betraktas som en specifik sektor med speciella behov. Det är t.ex. på denna grund som fastställandet av avgifterna för inlandstrafik enligt fraktkonferenser på linjefartyg blir föremål för granskning. Rapporten från en visemannakommitté som inrättats för att uttala sig om fastställandet av inlandsavgifterna beaktas av kommissionen vid utarbetandet av denna del av politiken¹⁶. Samarbetsavtalen mellan järnvägsbolag granskas i detta ljus. Med en bedömning av tillräckligt antal individuella fall som grund kommer kommissionen att undersöka behovet för riktlinjer som omfattar intermodala samarbetsavtal, för att klargöra tillämpandet av konkurrensreglerna.

4.8. Samordning av intermodala tidtabeller

69. Samordnandet av tidtabeller över transportslag, både på europeisk nivå (långväga transporter) och på regional nivå (lokala transporter) främjas genom ett informationsnät som fungerar som en clearingmekanism (elektroniskt forum) där transportoperatörer, infrastrukturadministratörer och tjänsteleverantörer kan mötas. Ur gemenskapssynvinkel är sådan samordning särskilt viktig i fråga om gränsöverskridande transporter och volymintensiva, snabbflytande korridorer där olika transportslag bidrar till en intermodal kedja.

Åtgärd: Elektroniskt forum för samordning av tidtabeller

70. Kommissionen främjar i samarbete med relevanta tjänsteleverantörer användningen av informationsnät för upprättandet av ett elektroniskt forum där transporttjänstoperatörer kan mötas för att samordna sina tidtabeller i en intermodal kontext. Kommissionen verkar som katalysator för att precisera de bästa förfarandena. Tjänsterna drivs av tredje parter.

¹⁵ Rådets förordning om beviljandet av stöd för transporter längs järn-, landsvägs och inre vattenvägar, EGT nr 130, 15.06.70.

¹⁶ Det finns i detta skeda knappast några övertygande argument för att fastställandet av kollektiva inlandspriser skulle vara oundgängligt för tillhandahållandet av intermodala transporttjänster. Gruppen vidhåller därför som sin aktuella ståndpunkt att det inte finns orsak att bevilja dispens i fråga om fastställandet av kollektiva inlandspriser. (Del III: Slutsatser och rekommendationer från den multimodala gruppens interimbetänkande, byrån för officiella publikationer från Europeiska gemenskapen, mars 1996 (ISBN 92-827-6964-X)).

C. Transportslagsoberoende tjänster och förordningar

4.9. Informations- och ledningssystem

71. Genom användningen av telematik, med kombinerad av informatik och telekommunikationer, kommer sådana kundorienterade transporttjänster som tillhandahåller automatiserade gränssnitt mellan beställningen av gods, transportadministreringen, fakturering och betalningar att få ökad betydelse. Öppna och lättanvända informationssystem ökar utbredd användning av avancerade elektroniska tjänster.

72. För att underlätta administreringen och kontrollen av transportkedjan från dörr till dörr kommer informations- och ledningssystemen att täcka flera transportslag och vara öppna för alla intresserade tjänsteleverantörer genom en öppen systemarkitektur. Systemen förser slutanvändaren med realtidsinformation om möjligheterna till intermodal transport samt status hos försändelserna. Samtidigt möjliggör systemen optimal samordning mellan operatörerna i samma transportkedja. Systemen ger möjlighet till hög grad av förhandsplanering och erbjuder ytterligare möjligheter att integrera transporten med administrering av hela leveranskedjan.

73. Harmoniserade kommunikationsstandarder, förfaranden och EDI-baserade transportdokument (fraktsedlar) ökar användningen av elektroniska transaktioner inom transporterna. Uppföljning och spårning i Europa av gods över transportslag möjliggörs genom att man inför standardförfaranden för automatisk identifiering (AEI, Automatic Equipment Identification) och för läsning av streckkoder. Utbredningen av elektronisk handel erbjuder en plattform för papperslös administrering av transportfunktioner.

Åtgärd: Intermodal elektronisk realtidsinformation och transaktionssystem

74. Kommissionen inrättar en arbetsgrupp av experter med uppdrag att formulera en gemensam arkitektur för ett intermodalt elektroniskt realtidsinformationssystem och precisera de hinder som står i vägen för skapandet av sådana system.

75. Informationssystemens funktioner bör ge tillgång till följande möjligheter:

- informationsutbud (tidtabeller¹⁷, operatörer och terminaler, medelpriser, medelomlastningstider,...),
- bokning och reservering av utrymme och tjänster,
- beställningar,
- uppföljning och spårning av försändelser,
- kommunikation mellan operatörer i dörr-till-dörr-kedjan.

76. Efter att arkitekturen för det intermodala realtidssystemet har fastställts bör systemet drivas affärsmässigt på ett självförsörjande sätt.

77. Kommissionen lämnar rekommendationer om en rättslig ram, där som detta anses nödvändigt, om typen av information som krävs och eventuella meddelandeformat.

Åtgärd: Informationssamhällets teknologier till förmån för intermodal transport

¹⁷ Därav betydelsen hos ett elektroniskt forum för samordning av tidtabeller.

78. Utnyttjandet av existerande informationsinfrastrukturer, fasta eller rörliga, såsom kortväga kommunikationer, satelliter eller GSM för att avgöra och informera om positionen hos försändelser kan ge en avsevärd förbättring avseende uppföljning och spårning av gods över transportslag. Trots beredskapen hos de tekniska lösningarna är utnyttjandet av de möjligheter som dessa teknologier erbjuder dock i detta skede oftast begränsat till transportslagsbaserade system. Därför fortsätter kommissionen stöda upprättandet av ett driftskompatibelt uppföljnings- och spårningssystem för intermodala transporter inklusive en utvärdering av kostnader versus fördelar för utnyttjandet av satellitteknologi i anslutning till intermodala transporter. Kommissionen definierar tillsammans med berörda marknadsparter en processarkitektur som integrerar positionerings-, kommunikations- och identifieringsfunktioner. Utvärderingen omfattar standardiseringskrav (meddelandeformat och typ av information som förmedlas), valet av överföringssätt (frekvenser, bandbredder och infrastruktur) och systemfinansieringen på intermodal grund (kostnadsfördelning). Kommissionen undersöker de möjligheter som erbjuds av riktlinjerna för de transeuropeiska telekommunikationsnäten för att stöda upprättandet av tjänster för intermodal fraktlogistik som är driftskompatibla på europeisk nivå.¹⁸

Åtgärd: Papperslös transport: Harmonisering av standarder

79. Som en insats för att främja utbredningen av elektronisk handel vid transporter och för att harmonisera standarderna för EDI, AEI och streckkoder fungerar kommissionen som en drivande kraft genom att föra samman representanter från olika marknadsområden och stimulera vidare ansträngningar till förmån för frivilliga standardiseringsramar för elektroniska system.

80. Transportdokumenten och förfarandena är fortfarande olika för olika transportslag och operatörer. Övergången från pappersbaserade dokument till elektroniska meddelanden, som för närvarande håller på att genomföras för ett antal transportslag, öppnar dörren för möjligheten att skapa ett enhetligt system för elektroniska transportdokument och förfaranden. Kommissionen inleder en dialog med berörda parter (industrin, operatörer, myndigheter) för att fastställa de lämpliga kriterierna för standardiseringen. Denna satsning omfattar tullförfaranden för omlastning och import/export, inom ramen för den aktuella datoriseringen av gemenskapens transiteringssystem och genomförandet av Tull 2000-programmet.

4.10. Ansvarsskyldighet

81. De intermodala operatörerna bör kunna erbjuda sina kunder en klar uppsättning villkor och procedurer med insyn, för ansvarsskyldighet i fråga om gods som skadas eller förloras under resan. Ur slutanvändarens synvinkel får dessa regler inte vara transportslagsspecifika och inte heller får de skilja mellan nationell och internationell transport. Utöver att reglerna skall täcka själva godstransporten bör de också omfatta skada eller förlust som kan uppstå på grund av mervärdeslogistikfunktioner som använts i den intermodala kedjan, t.ex. lagerhållning eller produktanpassning vid nodpunkten.

Åtgärd: Främjande av frivilligt regelverk för intermodal ansvarsskyldighet

¹⁸ Kommissionen kommer också att främja åtgärder för relevanta företags deltagande i INFO 2000-programmet vilket kan stöda upprättandet av intermodala informationstjänster. Likaså fortsätter kommissionen främja standardiseringsverksamhet inom CEN-TC 278 (landsvägsstrafik och transporttelematik). Särskild vikt ges åt arbetet på en europeisk standard för frakt- och hanteringsarkitektur som beaktar de krav som ställs på arkitekturen för fraktintermodalitet.

82. Kommissionen har efterlyst en arbetsgrupp av experter som undersöker möjligheten att skapa ett koncept för intermodal ansvarsskyldighet. Kommissionen stödjer initiativ från marknadsanslutna parter gällande fastställandet av frivilliga ansvarsskyldighetsregler som del av den intermodala dörr-till-dörr-servicen. Kommissionen fungerar som katalysator för att föra samman relevanta operatörer, användare och försäkringsbolag. I en andra fas undersöker kommissionen i nära samarbete med rådet hur man på nytt kan ta upp diskussionen om den internationella konventionen om multimodala transporter som antagits inom ramen för UNCTAD 1980.

D. Horisontella åtgärder

4.11. Forskning och innovation

83. Kommissionen ger genom valda projekt för forskning och teknologisk utveckling (FoU) stöd till marknaden när det gäller innovationer i fråga om utnyttjandet av nya teknologier, utvecklandet av nya tjänster och förbättrandet av produktiviteten. I denna fas av Fjärde ramprogrammet för forskning, teknisk utveckling och demonstration (1994-1998) medfinansierar kommissionen mer än 25 storskaliga projekt i anslutning till de intermodala nätens effektivitet, omlastningspunkter och utnyttjandet av informations- och kommunikationsteknologier. Genom andra projekt utvecklas nya lämpliga instrument som skall stödja beslutsfattandet och hjälpa länka samman marknadens och politikens krav.

84. År 1995 inrättade kommissionen en projektgrupp för transportintermodalitet med målet att göra en konsekvent satsning på utvecklandet av intermodala transporter, samordna de olika relevanta FoU-programmen¹⁹ på europeisk nivå och koppla samman forskningen med politiska och industriella behov. Genom ett stort antal konsultationer med alla intermodala intressegrupper har man kunnat säkra att projektgruppens arbete och kommissionens FoU-prioriteter möter marknadens behov.²⁰

Åtgärd: Ny ansökningsinbjudan för demonstrationsprojekt

85. Antagandet av kommissionens förslag gällande tilläggsmedel från Europaparlamentet och rådet inom Fjärde ramprogrammet gör det möjligt för projektgruppen för transportintermodalitet att medfinansiera FoU-projekt som påvisar de intermodala transporternas konkurrenskraft när det gäller korta och medellånga avstånd, det potentiella bidraget från snabbtågslinjer för järnvägsfrakt och genomförandet av nya koncept för godsdistribution i urbana områden.

Åtgärd: Etablerandet av ett forskningsnät

¹⁹ De relevanta programmen är Transportforskningsprogrammet, Transporttelematik, Industri och materialteknologi, Informations-teknologiprogrammet ESPRIT och energiprogrammet Joule-Thermie.

²⁰ Insatsgruppens betänkanden: Diagnosbetänkande från 1.3.1996; undersökningsbetänkande från 28.2.1996, framstegsbetänkande från 12.3.1996, prioritetsbetänkande från 29.2.1996, prioritering av FoU-uppdrag, betänkanden från arbetspanelerna från 23.5.1996, slutligt betänkande från 27.9.1996.

86. För att förbättra synergin mellan forskarna och den intermodala transportmarknaden har kommissionen gett startskott för etablerandet av ett öppet europeiskt nät av universitet och forskningsinstitut med verksamhet kring intermodalitetsfrågor, INTERACT. Nätet bildar ett forum för diskussioner kring och planering av FoU-projekt och koppling av projektens resultat till marknadens behov. Nätet fungerar i nära samarbete med projektgruppen för transportintermodalitet.

Åtgärd: Forskning under Femte ramprogrammet

87. I Femte ramprogrammet har kommissionen föreslagit att transportforskningen skall tas upp under två huvudrubriker– ”hållbar tillväxt och utveckling” och ”skapandet av ett användarvänligt informationssamhälle”. Främjandet av intermodal transport tas upp under båda rubrikerna, i det första programmet genom en nyckelåtgärd gällande hållbar rörlighet och intermodalitet och i det andra programmet genom utvecklandet av lämpliga system och applikationer för informationssamhället. Siktet är riktat på hållbarhet och undersökning av möjligheterna att förbättra effektiviteten, kvaliteten, tryggheten, säkerheten och miljövänligheten, med betoning på mänskliga aspekter. Intermodaliteten är, i tillägg till utvecklingen inom de enskilda transportslagen, en central punkt för utvecklandet av sunda lösningar för sammankoppling av nät och noder till ett gemensamt europeiskt transportsystem som stärker industrins konkurrenskraft och ökar de europeiska medborgarnas livskvalitet. Demonstrationer spelar en framträdande roll i programmen så att man kan visa genomförbarheten hos innovativa lösningar.

4.12. Utvärdering och benchmarking

88. Benchmarking används av många företag inom olika områden för att jämföra företagets och konkurrenternas prestanda. Benchmarking kommer också att användas på vissa områden av politiken²¹.

Åtgärd: Utvecklandet av metodologier för benchmarking inom transportpolitik och intermodalitet

89. Kommissionen utvecklar lämpliga metodologier och kriterier för utvärdering och benchmarking inom transportpolitiken. På denna ”makroekonomiska” nivå omfattar utvärderingen inom intermodal transportpolitik de europeiska medborgarnas behov och förväntningar, bl.a. inverkan på miljön, sysselsättningen och den sociala och regionala utvecklingen och sammanhållningen.

90. Benchmarking på en ”mikroekonomisk” nivå fokuserar sig på möjligheten till gemensamma standarder för kvalitetsprestanda hos terminaler och transportkedjor. Kommissionen har redan igångsatt en undersökning om benchmarking inom järnvägsområdet.

Åtgärd: Upprättandet av ett europeiskt intermodalt referenscentrum för godstransport

91. Med tanke på att kunna precisera de bästa metoderna inom intermodal transport stödjer kommissionen, tillsammans med relevanta parter, etablerandet av ett europeiskt intermodalt referenscentrum för godstransport. Detta centrum följer med trenderna för intermodal tillgång och efterfrågan och sprider information om de bästa metoderna för intermodal transport som används runtom i Europa och höjer medvetenheten om intermodalitetens innovativa potential. En anbudsbegäran publiceras under loppet av 1997.

²¹ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet och rådet KOM(96) 463 slutlig.

4.13. Nationella rundabordskonferenser

92. För att erhålla konkurrenskraftiga intermodala nät krävs fullödigt deltagande av alla aktörer i kedjan. Många aktörer, t.ex. ett stort antal åkerier och befraktare, fungerar traditionellt på transportmarknader som är inriktade på ett enda transportslag eller segment, och är inte medvetna om sina möjligheter i en intermodal transportkedja. Bristen på medvetenhet och information ger ofta upphov till flaskhalsar, som kan elimineras genom samarbete mellan aktörer på lokal nivå.

Åtgärd: Upprättandet av rundabordskonferenser genom medlemsstaternas försorg

93. Kommissionen uppmanar de nationella myndigheterna att lansera rundabordskonferenser i varje medlemsstat. Genom rundabordskonferenser skall man sträva efter att underlätta upprättandet av regionala eller lokala gemensamma intermodala engagemang där olika industrier samt offentliga och administrativa organ kan anta gemensamma synsätt på intermodaliteten och gemensamt eliminera lokala hinder. Omlastningsnoderna kan ses som en lämplig plattform för framväxandet av sådana gemensamma intermodala engagemang.

4.14. Intermodal fraktstatistik

94. För att förbättra grunden för de transportpolitiska åtgärderna på en konkurrensutsatt marknad behövs intermodal statistik som kan ge detaljinformation om transportflödenas volym och struktur. Uppgifter om vilka transportslag och lastningsenheter som används, typen av gods som transporteras och andra kvalitetsparametrar för transporten behövs för att möjliggöra en jämförelse med unimodal transport. Intermodal statistik från vissa länder visar att relevanta uppgifter kan fås direkt av både befraktarna och transportoperatörerna och att insamlingen av dessa uppgifter kan ordnas av privata organisationer på självförsörjande grund. För att samla in relevant information på ett kostnadseffektivt sätt bör det framtida systemet grunda sig på samplingstjänster som kompletteras med information från transportslagsstatistik och trafikräkningar.

95. Den ökade användningen av elektroniskt datautbyte och nya teknologier såsom GPS underlättar i framtiden insamlingen av intermodal transportstatistik. Främjandet av EDI-tekniker för bedömning av omlastningspunkter och de på varandra följande delarna i en transportkedja utgör en väsentlig komponent i det nya tilltänkta statistiksystemet.

Åtgärd: Utvecklandet av koncept för intermodal statistik

96. Kommissionen håller som bäst på att undersöka lämpliga former för framtida intermodal transportstatistik. Dessa är avsedda att styra det vidare arbetet på insamling och analys av data.

Kapitel 5 Intermodalitet och andra grenar av politiken

97. Förhållandet mellan transportpolitiken och de övriga grenarna av politiken måste belysas på ett klart sätt. För intermodaliteten innebär detta ytterligare hybridisering och samordning mellan följande områden:

5.1. Informationssamhället

98. Till den del informationssamhällets teknologier har införlivats i den industriella produktionsprocessen har detta lett till betydande ändringar i leverans- och distributionskedjans struktur och hanteringen av denna. Informationsteknologierna har blivit nyckelinstrument för hanteringen av komplext flerpартssamarbete och sålunda även för logistiken. Dessutom har den kontinuerliga utvecklingen av de europeiska kommunikationsinfrastrukturerna, särskilt mobiltelefonin (GSM), och utvecklandet av användarvänlig multimediautrustning som erbjuder nya sätt att nå de europeiska medborgarna lett till att nya möjligheter skapas. Det är nödvändigt att vidta de rätta åtgärderna för att utnyttja dessa möjligheter och nya teknologier för intermodala funktioner och att informera och utbilda intermodala operatörer och användare.

99. I vissa fall kan elektroniska tjänster ersätta den fysiska transporten (t.ex. när det gäller tryckt information, mjukvaruöverföring vid jämsideslöpande planering, prototypframställning och produktion), men de leder också till ökat transportbehov, t.ex. antalet resor för leverans, antalet små försändelser och större spridning av mottagarna på grund av elektronisk handel²².

100. Det behövs undersökningar för att uppskatta och utvärdera förhållandena mellan elektronisk handel, logistik och transportfunktioner och de långvariga effekterna av informations- och kommunikationsteknologierna.

5.2. Regional utveckling och sammanhållning

101. Vid den intermodala infrastrukturplaneringen bör man beakta samverkan mellan noder och terminaler, transportflöden, industriella beroendeförhållanden och de regionala marknadernas storlek å ena sidan och deras inverkan på den omgivande regionala och lokala miljön å andra sidan.

102. Intermodal transport ger nya möjligheter att välja mellan transportslag. Mot bakgrunden att många av sammanhållningsländerna har status av randområde, kan intermodal transport bidra till att dessa länder bättre kan integreras i det transeuropeiska nätet. Intermodaliteten förväntas förbättra sammanhållningen och hålla kvar och attrahera industriella etableringar, tjänster och sysselsättning genom att de regionala och lokala noderna integrerar leverantörs- och konsumentmarknaden i större strukturer. Därför är det viktigt att investera i intermodala omlastningspunkter och transportslag, t.ex. för att få bättre integrering av närsjö- och järnvägsfrakter.

103. Genom forskning fås nya sätt att se på lokaliseringen av noder och terminaler och bättre kunskap och samverkan mellan industriella lokaliseringar och verksamheter, transportsystem och regionala marknader. Forskningen kommer därför att underlätta de nödvändiga besluten och bidra till den utvärdering och benchmarking som görs på politisk nivå.

²² Meddelande från kommissionen "Ett europeiskt initiativ inom elektronisk handel" KOM(97) 157, 14.4.1997.

5.3. Integreringen av små och medelstora företag

104. De små och medelstora företagen står för nästan 70 % av den totala affärsomsättningen hos företagen i EU. Eftersom de i huvudsak sysslar med upphandling och distribution över korta avstånd påverkar de strukturen hos gemenskapens godsflöden. De spelar också en viktig roll inom transportsektorn. Deras behov och möjligheter är därför viktiga när man definierar morgondagens intermodala transportsystem.

105. För att de små och medelstora företagens konkurrenskraft skall kunna bibehållas måste specialåtgärder övervägas för att förbereda dessa företag med tanke på de betydande förändringar de ställs inför på grund av intermodaliteten. Dessa åtgärder kan omfatta olika nivåer av utbildning och information om nya teknologier eller tillämpandet av dessa och därmed möjlighet till enkel tillgång till informationssystem och tjänster.

5.4. Miljö

106. Hållbar rörlighet i linje med de miljömässiga målen är den gemensamma transportpolitikens huvudmål. Eftersom olika transportslag påverkar miljön på olika sätt, t.ex. i fråga om utsläpp, energieffektivitet, buller och markutnyttjande, är det viktigt att främja utvecklandet av miljövänligare transportslag på transportmarknaden för att transportsystemets miljöprestanda skall kunna förbättras som helhet. Med detta som bakgrund är nedgången av järnvägarnas andel bland transportslagen särskilt oroväckande. Miljöproblem på grund av landsvägstrafik är särskilt allvarliga i vissa omlastningsområden, där en övergång till järnvägstransport kan erbjuda en klar hjälp.

107. Det åtgärdsprogram som läggs fram i detta meddelande främjar en övergång till transport längs järn- och vattenvägar genom sänkning av friktionskostnader i transportkedjan och underlättandet av omlastningar mellan transportslag. Programmet är sålunda en del av en övergripande politik för hållbar rörlighet. Effektiviteten hos dessa åtgärder och andra åtgärder som kommissionen tidigare lagt fram, bland annat i grönboken om rättvis och effektiv prissättning och i vitboken om strategi för vitalisering av gemenskapens järnvägar, mäts inte minst genom den inverkan åtgärderna har när det gäller att stoppa upp och vända om minskningen av järnvägarnas marknadsandel i Europa.

Slutsatser

108. Intermodaliteten är en väsentlig komponent av Europeiska unionens gemensamma transportpolitik för hållbar rörlighet. Den erbjuder det politiska verktyget för ett systembaserat synsätt i fråga om transporter, med tanke på integrering av de olika transportslagen till ett enhetligt transportsystem som svarar mot behoven hos Europas medborgare och industri.

109. Åtgärdsprogrammet för intermodal godstransport i Europa är ett steg vidare inom genomförandet av den gemensamma transportpolitiken. Programmet kräver samarbete mellan transportoperatörer och användare, berörda försörjningsindustrier, medlemsstaterna samt regionala och lokala myndigheter. Huvudutmaningen ligger på marknaden, i att organisera sömlös och kundorienterad dörr-till-dörr-transporttjänst som grundar sig på styrkan hos alla transportslag och utnyttjar alla delar av transportinfrastrukturen och alla transportkapaciteter.

110. Kommissionens och medlemsstaternas roll är att definiera den ram inom vilken marknaden kan fungera. Reglerna och förutsättningarna måste vara sådana att de skapar ett likformigt spelväld för alla operatörer och gynnar innovation. Genom att begränsa ny gemenskapslagstiftning till områden där den är mest kostnadseffektiv förespråkar kommissionen hellre en samarbetstaktik med alla relevanta intressen. Kommissionen avser på så sätt att fungera som katalysator inom de områden där marknaden inte enkelt kan lösa problemen på egen hand och där en åtgärd från kommissionen kan innebära klara fördelar.

111. Kommissionen vidtar åtgärder för att främja möjligheterna för intermodal transport och höja medvetenheten om de relevanta flaskhalsar som bör elimineras. Kommissionen ökar sitt stöd för utvecklandet av konkurrenskraftiga intermodala transportlösningar genom positiva åtgärder såsom finansieringen av forsknings- och demonstrationsprojekt.

Bilaga 1

Åtgärder	Involverade aktörer					
	Kommissionen	Gemenskapen (rättsakter)	Medlems- staterna	Regionala och lokala myndig- heter	Industrin	FoU
Integrerad infrastruktur och transportmedel						
* Revidering av de transeuropeiska transportnäten	X	X				
* Precisering av möjligheter och eliminering av flaskhalsar för att ge logistiken mervärde	X					X
* Styrning av processen för harmonisering av lastningsenheter	X	X			X	
Driftskompatibla och samtrafikdugliga funktioner						
* Marknadsanalys som siktar på ytterligare integrering av transport och logistik	X				X	X
* Revidering av förordning 1101/70 i fråga om stöd för kombinerade transporter	X	X				
* Elektroniskt forum för samordning av tidtabeller	X				X	
Transportslagsoberoende tjänster och förordningar						
* Intermodal realtidsinformation och transaktionssystem i elektronisk form	X				X	X
* Främjande av frivilligt reglemente för intermodal ansvarsskyldighet	X				X	X
* Informationssamhällets teknologier till fördel för intermodal transport	X	X	X		X	X
* Papperslös transport: Harmonisering av meddelande- och dokumentstandarder	X	X			X	
Horisontella åtgärder						
* Ny ansökningsomgång för demonstrationsprojekt	X				X	X
* Upprättandet av ett forskningsnät för intermodala godstransporter	X					X
* Forskning om intermodala godstransporter under Femte ramprogrammet	X		X	X	X	X
* Utvecklandet av metodologier för benchmarking inom transportpolitik och intermodalitet	X		X	X	X	X
* Upprättandet av ett europeiskt intermodalt referenscentrum för godstransport	X				X	X
* Utvecklandet av koncept för statistik om intermodala godstransporter	X	X	X		X	

Bilaga 2

Aktuella åtgärder	Involverade aktörer					
	Kommissionen	Gemenskapen (rättsakter)	Medlems- staterna	Regionala och lokala myndigheter	Industrin	FoU
* Förlängning av PACT	X	X				
* Integrering av snabbtågslinjer för järnvägsfrakt i en intermodal kontext	X		X		X	
* Tillämpandet av konkurrensregler på intermodal godstransport	X		X			
* Vidareutveckling av gemenskapens regler, infrastrukturavgifter och transportprissättning	X	X				
* Projektgrupp för transportintermodalitet			X		X	X
* Forskning om intermodala godstransporter under Fjärde ramprogrammet	X		X		X	X

ISSN 1024-4506

KOM(97) 243 slutlig

DOKUMENT

SV

07 02

Katalognummer : CB-CO-97-261-SV-C

ISBN 92-78-20764-0

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

L-2985 Luxemburg