

## Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om Meddelelse fra Kommissionen — Handlingsplan for godstransportlogistik

KOM(2007) 607 endelig

(2008/C 224/10)

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 18. oktober 2007 under henvisning til EF-traktatens artikel 262 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

*Meddelelse fra Kommissionen — Handlingsplan for godstransportlogistik*

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informati-  
onssamfundet, som udpegede Daniel Retureau til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 8. maj 2008.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 445. plenarforsamling den 28.-29. maj 2008,  
mødet den 29. maj, følgende udtalelse med 99 stemmer for og 1 hverken for eller imod:

### 1. Konklusioner og henstillinger

1.1 Udvalget bifalder den handlingsplan, som Kommissionen foreslår, og ønsker at blive hørt om den midtvejsrapport, som efter planen offentliggøres i 2010, således at det kan følge med i fremskridtene og eventuelt påpege problemer, som stadig måtte eksistere.

1.2 EØSU er enig i, at det er umagen værd at gøre særskilte benchmarkingbestrebelse for intermodale terminaler, herunder havne og lufthavne, i snævert samarbejde med sektoren. Med en række generelle europæiske benchmarks, som giver spillerum for nærmere specifikationer på lokalt plan, kan der, henset til de forskellige karakteristika ved landterminaler, søhavne, lufthavne og kanal- og flodhavne, opstilles tilstrækkelige sonderinger i benchmarkene.

1.3 Prissætningen for de enkelte transportformer afspejler ikke i tilstrækkelig grad deres reelle indvirkning på infrastruktur, miljø og energieffektivitet — eller deres sociale, territoriale og samfundsmæssige omkostninger.

1.4 Benchmarking-instrumenter og andre evalueringsværktøjer bør således sammenligne anvendelige transportkæder på grundlag af deres bæredygtighed for at fremme indførelsen af en afbalanceret prissætningsmekanisme og muliggøre udviklingen af et reguleringssystem, som bevirker, at de logistiske valg falder på de mest effektive og bæredygtige i forhold til de varer, der skal transporteres, og de transportformer, der er til rådighed.

1.5 En transportlogistik, der mere effektivt opfylder kundernes og samfundets behov, indebærer en hurtig gennemførelse af såvel eksisterende banebrydende teknologi som nye forskningsresultater, en vedholdende efteruddannelses- og kvalifikationsforbedringsindsats over for de ansatte og bestræbelser på at forbedre arbejdsvilkårene. Samtidig må man optimere anvendelsen af den eksisterende infrastruktur og forbedre udnyttelsen af materiel, personale og investeringer i transport og logistik. Man bør ligeledes give de forskellige professioner i transportsektoren højere status og gøre dem mere attraktive. Det er absolut nødvendigt med nye investeringer for at fremskynde integrationen af de nye medlemsstater og styrke Euromiddelhavs- og naboskabspolitikken. Derudover skal man vurdere

efterspørgslen på langt sigt og foretage investeringer, som først vil blive betalt tilbage over meget lang tid.

1.6 Færdselssikkerheden må styrkes, især i regioner langs grænserne til tredjelande.

1.7 EU-farvandene er blevet udvidet. De omfatter nu både Østersøen og Sortehavet, der bindes sammen af den store Donau-akse, som må tilføres ny dynamik. 90 % af handelen med tredjelande og 40 % af handelen mellem EU's medlemsstater passerer igennem Europas store havneanlæg. Logistikaktiviteterne i disse er i rivende udvikling. Man kommer dog ikke uden om adskillige forbedringer. Navnlig bør adgangen over land forbedres, så den åbnes for flere forskellige transportformer og så der i højere grad kan anvendes intermodale teknikker. Omladningsteknikker og -organisation trænger ligeledes til forbedringer. Hertil kommer behovet for en bedre balance mellem havnene, ligesom man bør tilstræbe bedre komplementaritet mellem disse og trafikknudepunkter inde i landet.

1.8 Udvalget støtter anvendelsen af ny teknologi og anvendt forskning på ethvert felt, hvor de forskellige transportformer kan forbedres (infrastruktur, transportmateriel og udstyr til godshåndtering, arbejdsvilkår og -tilrettelæggelse m.m.), engagerede bidrag til udarbejdelsen af tekniske standarder, f.eks. for lasteenheder, og kommunikations- og meddelelsesstandarder, som begunstiger udvikling af modalskift og problemfri trafikafvikling, samt en bedre kobling mellem væksten i produktion og handel på den ene side og væksten i transport (som kun kan øges) på den anden. En større effektivitet i logistikkæderne er i den forbindelse en væsentlig faktor.

1.9 Forskningen i motorer og disses energieffektivitet samt i ikke-fossile brændstoffer bør fortsætte for både privat og kollektiv passager- og godstransport.

1.10 Den bymæssige transportlogistik kræver foranstaltninger her og nu og en mere vedholdende indsats for at vende en stadig mere negativ udvikling i økonomien i de store byer og forhindre betydelige effektivitetstab som følge af den tid, som borgere og virksomheder spiller i køer, hvilket er både uproduktivt og skaber forurening. I byerne er det nødvendigt at anvende

en global tilgang, der tilgodeser såvel individuelle som kollektive passager- og godstransportbehov, med henblik på at dele vejnettet bedre og vende den nuværende udvikling, hvor indbyggere og aktiviteter flytter til forstæderne og fjerne bebyggelser.

1.11 Bæredygtighed, energieffektivitet og intermodalitet er centrale begreber i denne plan, og den foreslåede tidsplan understreger, at det haster med en politik på området. Kommissionens forslag prioriterer samarbejde og dialog i stedet for tvang. Det er vigtigt at vise, at denne fremgangsmåde virker. Dens succes afhænger af transportsektorens aktører og disses evne til at tilpasse sig civilsamfundets presserende krav.

## 2. Kommissionens forslag

### 2.1 Indledning

2.1.1 Kommissionen offentliggjorde den 28. juni 2006 meddelelsen om Godslogistik i Europa — nøglen til bæredygtig mobilitet <sup>(1)</sup>. Denne meddelelse viste logistikens betydning for en mere bæredygtig transport, som er mere miljøvenlig og forurener mindre. Meddelelsen blev fulgt af høringer, som førte frem til en europæisk handlingsplan for godstransportlogistik <sup>(2)</sup>, der blev offentliggjort den 18. oktober 2007.

2.1.2 Kommissionen ønskede at integrere logistikaspektet i EU's transportpolitik for at mindske de hyppigt forekommende flaskehalsproblemer, nedbringe energiforbruget, bedre udnytte mulighederne for samordnet modalitet og multimodalitet i transportformer og infrastrukturer, beskytte miljøet og begrænse skaderne, samt fremme løbende efteruddannelse af personalet.

2.1.3 Udvalget blev bedt om at afgive en udtalelse om denne handlingsplan, som indeholder målsætninger og en gennemførelsesplan og tilskynder til at anvende nye informationsteknologier for at gøre transportlogistikken mere effektiv, hvad transportenhederne angår (enkeltobjekter, pakker, containere). Det er også planen at indføre et certificeringssystem for logistikoperatører, der skal sikre, at de besidder de nødvendige kvalifikationer og den nødvendige uddannelse for at udøve erhvervet samt lette deres mobilitet.

2.1.4 Kommissionen har siden 2006 gjort opmærksom på, at det er vanskeligt at danne sig et indtryk af det europæiske marked for logistik, fordi de nødvendige statistikker mangler. Man mener generelt, at logistik udgør 10-15 % af produktionsomkostningerne.

2.1.5 Kommissionen foreslog i sin meddelelse oprettelsen af en europæisk ramme for vejtransportlogistik og især koncentrere indsatsen på bestemte områder. Handlingsplanen indeholder præciseringer og fastsætter frister for gennemførelse i perioden 2008-2012. Det drejer sig om meget korte frister:

- identifikation og elimination af flaskehalse;
- anvendelse af avanceret informations- og kommunikationsteknologi — IKT (følge og efterspore) med Galileo, langtrækkende identifikation og sporing (Long-range Identification

and Tracking — LRIT), flodinformationssystemet (River Information System — RIS), det automatiske identifikationssystem (Automatic Identification System — AIS) SafeSeaNet-systemet, den telematiske fragtapplikation (TAF) og integreret logistik (ERTMS). Indførelse af intelligente teknologier, f.eks. udvikling og standardisering af radiofrekvensidentifikation (RFID) <sup>(3)</sup>;

- globale standarder for meddelelser og kommunikation;
- forskning (7. rammeprogram);
- interoperabilitet og sammenkobling;
- efteruddannelse af personale, der har en uddannelse inden for logistik;
- europæisk benchmarking — indikatorer og metoder endnu ikke udarbejdet;
- infrastrukturpolitik: vedligeholdelse og optimal udnyttelse af eksisterende infrastruktur, eventuelle nye investeringer, navnlig banebrydende teknologier;
- præstationer af høj kvalitet via social dialog, samarbejde og passende regulering;
- fremme og forenkling af multimodale transportkæder og passende lastestandarder.

2.1.6 Handlingsplanen fra 2007 konkretiserer planlagte aktioner i et mere detaljeret målsætningsprogram, der ledsages af en tidsplan for gennemførelsen.

2.1.7 I meddelelsen »Hold Europa i bevægelse — Bæredygtig mobilitet på vores kontinent« <sup>(4)</sup>, som blev offentliggjort i forbindelse med midtvejsevalueringen og tillige revisionen af hvidbogen fra 2001 om transportpolitikken <sup>(5)</sup> lagde Kommissionen stor vægt på konceptet »intelligent mobilitet«, der dækker såvel transportlogistik som intelligente transportsystemer. Kommissionen vender i øvrigt tilbage til dette emne som noget af det første i handlingsplanen.

### 2.2 E-fragt og intelligente transportsystemer (ITS)

2.2.1 Udbredt anvendelse af eksisterende og kommende IKT kan radikalt forbedre godstransportlogistikken, men er stadig forbundet med problemer, som må løses, som f.eks. standardisering, brugernes kompetencer, hindringer i lovgivningen og andre, der hænger sammen med elektroniske dokumenter, data-sikkerhed og beskyttelse af privatlivet.

<sup>(3)</sup> Se udvalgets sonderende udtalelse om »Radiofrekvensidentifikation (RFID)« (ordfører: Morgan) EUT C 256 af 27.10.2007, s. 66-72, og arbejdet på Lissabon-konferencen den 15.-16. november 2007 (det portugisiske formandskabs hjemmeside).

<sup>(4)</sup> KOM(2006) 314 endelig af 22.6.2006.

<sup>(5)</sup> Se den relevante udtalelse fra Regionsudvalget om hvidbogen KOM (2001) 370 af 12.9.2001: »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg«, og midtvejsevalueringen KOM(2006) 314 af 22.6.2006: »Hold Europa i bevægelse — Bæredygtig mobilitet på vores kontinent — Midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken«.

<sup>(1)</sup> KOM(2006) 336 endelig.

<sup>(2)</sup> KOM(2007) 607 endelig.

2.2.2 Begrebet »e-fragt« fører i sidste ende til »tingenes internet« (gods: enkeltobjekter, pakker, containere — hver enkel bestanddel kan individualiseres, navngives og identificeres ved hjælp af en mærkning, der kommunikerer aktivt eller passivt, når den aktiveres af en radiofrekvenslæser). Dette nye tingenes internet vil muliggøre automatisering og forenkling af overførslen af oplysninger vedrørende gods (geografisk position, informationer om arten og mængden, kommunikation, told m. m.). Man skal benytte de eksisterende systemer til at konkretisere denne nye form for internet, der er baseret på identifikation af genstande.

2.2.3 Kommissionen har derfor planlagt et stort forskningsprojekt i 2008, som skal føre frem til en detaljeret køreplan for gennemførelsen af intelligente transportsystemer og transportlogistikteknologier.

### 2.3 Vejen frem

2.3.1 Formålet med handlingsplanen er at løse problemerne på områder som trafikoverbelastning, forurening og støj, CO<sub>2</sub>-emissioner og afhængighed af fossile brændstoffer. 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.

2.3.2 Kommissionen vil aflægge beretning om forløbet af gennemførelsen af handlingsplanen i 2010.

## 3. Generelle bemærkninger

3.1 Udvidelsen af EU, den stigende globalisering af handelen, fremkomsten af nye økonomiske supermagter (ikke bare Kina) og udflytning af virksomheder er stærke faktorer for udvikling af handelen. Væksten i handelen overgår væksten i produktionen. I hvidbogen fra 2001 ønskede Kommissionen at koble transport fra vækst. Det er vigtigt igen at gøre sig overvejelser om dette emne for i det mindste at genetablere en kobling, et parallelløb. Logistikken kan som led i den reviderede hvidbog fra 2006<sup>(6)</sup> blive en afgørende faktor for rationalisering og mere effektiv handel og godstransport ved at inddrage forskellige transportformer og aktører (organisatorer af transportstrømmene, transportvirksomheder, brugere, nationale, europæiske og internationale myndigheder) og anvende ny teknologi til information, emballering og lasthåndtering.

3.2 Internationale logistikkæder kræver, at forbindelserne mellem de enkelte transportformers systemer (fysiske og elektroniske) på sigt bliver fuldstændig integreret, så man kan bruge den transportform eller den kombination af transportformer, som er mest effektiv, og så man kan forbedre logistikken gennem en målsætning om samtidig at skabe effektivitet på tre leder: økonomisk, socialt og miljømæssigt (herunder ved at reducere energiomkostningerne).

<sup>(6)</sup> Hold Europa i bevægelse — Bæredygtig mobilitet på vores kontinent — Midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken, KOM(2006) 314 endelig af 22. juni 2006.

3.3 Transportplanlægning kræver som regel lang planlægning og samarbejde mellem mange aktører. Investeringer i transportinfrastruktur og logistikplatforme er meget langsigtede og dyre, navnlig havne, flodhavne og lufthavne, men også »tørre havne« som anlæg til kombineret transport. Det er derfor disse platforme, som volder flest problemer. Problemer, som kræver hurtige, troværdige og bæredygtige løsninger. Efter udvalgets opfattelse bør man derfor først og fremmest optimere udnyttelsen af den eksisterende infrastruktur, og i den forbindelse kan deling af informationer og udveksling af erfaringer vise sig at være meget udbytterige. Men udnyttelse af eksisterende infrastruktur og anvendelse af avanceret teknologi gør det ikke alene. Planlægning på mellemlangt og langt sigt er absolut nødvendig af hensyn til nye investeringer.

3.4 Anlæggelse af ny infrastruktur med lang levetid bør ske på grundlag af behov, som beregnes via langsigtede prognoser, og når der ikke er nogen alternative løsninger i form af samordnet modalitet, f.eks. med anden eksisterende infrastruktur. Kombineret vej- og jernbanetransport kan være et alternativ til at udvide det eksisterende vejnet eller anlægge helt nye veje. Den planlægning, som dette forudsætter, bør inddrage alle aktører i logistikkæden: EU-myndigheder, offentlige regionale og nationale myndigheder, industrien, distributører og andre befragtere, logistikere og transportører samt arbejdsmarkedets parter. De berørte borgere skal inddrages i den forudgående debat og høringsproces om disse spørgsmål, og der skal tages alvorligt hensyn til deres holdning.

3.5 Planlægningen bør føre til partnerskaber, der skal vare længe nok til at sikre infrastrukturens bæredygtighed (såvel økonomisk som miljømæssigt og socialt). Den skal indgå i det europæiske fysiske og funktionelle udviklingsperspektiv og bidrage til at nedbringe omkostningerne (især offentlig støtte via offentlig-private partnerskaber), til at fjerne dyr eller illoyal konkurrence (især gennem samarbejde mellem de berørte aktører og samordnet modalitet), til bedre at strukturere, samordne og sikre investeringer i transport langt ud i fremtiden med industrielle og kommercielle aktiviteter såvel som programmer for fysisk planlægning og byplanlægning (især med henblik på at undgå spredning af logistikplatforme og forhastede og dyre udflytninger, overbelastning af visse akser og zoner, mens andre områder oplever tilbagegang eller ender som en enklave på grund af dårlig eller slet ingen betjening).

3.6 Med hensyn til planlagte nye standarder for transportenheder er det klart, at de skal lette lastning og eventuelle omladninger, for så vidt angår håndterbar maksimalvægt og dimensioner. I betragtning af de problemer, som er forbundet med, at vejgodstransporten er næsten enerådende, bør disse standarder dog ikke føre til en overbelastning, der kan skade infrastrukturen og reducere færdselssikkerheden yderligere. De skal favorisere samordnet modalitet.

3.7 Med hensyn til forslaget fra 2003 om en ny frivillig intermodal lasteenhed gentager udvalget sammenfattende, at kombinationen af to forskellige enheder forårsager et logistisk mareridt. De to nævnte hindringer (de fastsatte mål på styreskinner og hvem der skal betale for det nye system) fører allerede nu til den konstatering, at systemet ikke vil blive brugt. Hertil kommer alvorlige indvendinger fra indenrigsskibsfarten og vejtransportforetagender.

#### 4. Særlige bemærkninger

4.1 Udvalget vil meget gerne høres om den rapport, som Kommissionen skal udarbejde i 2010 om fremskridtene med handlingsplanen og eventuelle problemer i forbindelse med gennemførelsen af denne.

4.2 Tingenes internet vil helt sikkert kunne gøre transportlogistikken og tjenesteydelserne til kunderne mere effektive. På basis af erfaringerne med det nuværende internet efterlyser udvalget dog procedurer og kontrolredskaber for navngivning. Af historiske grunde er det nuværende internet i sidste ende underlagt det amerikanske handelsministeriums kontrol. Udvalget støtter, at en europæisk instans står for navngivning, forvalter databaserne og formulerer tekniske standarder.

4.2.1 Udvalget påskønner, at Kommissionen medtænker denne udviklingen i logistikken i den fornyede Lissabon-traktat om vækst og beskæftigelse. Det opfordrer dog i lyset af sine erfaringer Kommissionen til hurtigst muligt at indhente efterslæbet i indførelsen af ny teknologi, især hvad angår Galileo.

4.3 Efter udvalgets mening bør tingenes internet i betragtning af sin økonomiske betydning og handlens overvejende tværregionale karakter baseres på mange forskellige centre (f.eks. navngivningsinstanser på lokalt eller regionalt niveau) og ikke underlægges en enkelt instans' endelige kontrol — en instans, som måske oven i købet ligger uden for EU.

4.4 Man må ligeledes udrede de problemer for privatlivets fred og beskyttelse af forretningsdata, der måtte være forbundet

med at diversificere de informationsmidler, som tages i brug for at identificere lastindhold (her skal told- og forsikrings spørgsmål tages i betragtning), for at have hånd i hanke med den information, som kriminelle kan få adgang til, især i tredjelande, og for at følge godsets videre færd såvel som dets afsender, transportører og modtager i forbindelse med fremme af intelligente transportsystemer og beslægtede informationsteknologier.

4.5 Dette gælder især for den detaljerede logistik, som er forbundet med e-handel.

4.6 Udvalget hilser velkommen, at Kommissionen vælger at modernisere logistikbranchen gennem et system til definition og certificering af operatører, og ser gerne, at dette skaber stor merværdi.

4.7 Udvalget glæder sig ligeledes over, at Kommissionen foreslår at udarbejde kvalifikations- og uddannelseskrav sammen med arbejdsmarkedets parter. Også på dette område ønsker udvalget, at kvalifikationerne og uddannelserne udvikles gennem hele livet, efterhånden som den underliggende viden ændrer sig. Det er også glædeligt, at Kommissionen vil arbejde hen imod gensidig anerkendelse af denne frivillige certificering

4.8 Det er absolut nødvendigt at forbedre logistiske præstationer gennem øget anvendelse af ny teknologi, administrativ forenkling, udveksling af erfaringer, faglig udvikling og efteruddannelse og samordnet modalitet. Men udvalget anser det for vigtigt at understrege, at disse tiltag ikke vil udfolde hele deres positive potentiale, med mindre transportlogistiksektoren i hele EU gøres til genstand for en ny indbyrdes vægtning mellem de forskellige transportformer såvel som internt i de enkelte transportformer og en reguleret konkurrence, der indebærer forholdsmæssig opgradering af transportpriserne, samt reel harmonisering af konkurrencevilkårene internt i de enkelte transportformer og mellem transportformerne, sådan som Kommissionen anbefalede i sin hvidbog fra 2001.

Bruxelles, den 29. maj 2008

Dimitris DIMITRIADIS

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg