



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 18.10.2007
KOM(2007) 607 slutlig

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

Handlingsplan för godslogistik

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

MEDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

Handlingsplan för godslogistik

1. INLEDNING

I halvtidsöversynen av vitboken om gemenskapens transportpolitik från 2001¹ betonas logistikens centrala betydelse för att garantera en hållbar och konkurrenskraftig rörlighet i Europa och för att bidra till uppfyllandet av andra mål, som t.ex. en renare miljö, en trygg energiförsörjning och transportsäkerhet.

Godslogistik handlar om planering, organisation, hantering, kontroll och utförande av godstransporter i försörjningskedjan. Godslogistiken är en av drivkrafterna bakom EU:s konkurrenskraft och således en viktig bidragande faktor till nylanseringen av Lissabonagendan om tillväxt och sysselsättning. Produktions- och distributionsnätverken är beroende av högkvalitativa och effektiva logistikkedjor för att organisera transporter av råmaterial och färdiga varor inom och utanför EU. Godslogistik är främst en företagsrelaterad verksamhet och en uppgift för industrin. Myndigheterna har dock en tydlig roll när det gäller att skapa lämpliga ramvillkor.

Enligt uppskattningar uppgår logistikindustrins andel av BNP till närmare 14 procent. Under senare år har logistikindustrin haft en tillväxtgrad som ligger över genomsnittet i EU:s ekonomi. Värdet av handeln inom och utanför EU har till exempel ökat med 55 procent sedan 1999. Denna tillväxt beror på den europeiska integrationen, på liberaliseringen och på den relativt låga kostnaden för godstransporter, som har lett till förändrade mönster för produktion och handel både inom EU och globalt. En konsekvens av tillväxten är att den plötsliga ökningen av containerhandeln och linjesjöfarten orsakar en stor överbelastning i vissa hamnar och i förbindelserna med inlandet.

I Europa finns flera världsledande logistikföretag. Ett välfungerande europeiskt regelverk för logistik kan utgöra en plattform för diskussioner om logistikrelaterade frågor med andra handelspartner.

Logistikpolitiken måste genomföras på alla förvaltningsnivåer. Det finns ett ökat behov av en sammanhängande EU-strategi för logistikfrågor som möjliggör ett närmare samarbete mellan och en ökad samordning av de olika transportpolitiska dimensionerna, och som måste vara en grundläggande faktor för beslutsfattande.

Denna handlingsplan för godslogistik är ett av flera politiska initiativ som Europeiska kommissionen lanserar gemensamt för att öka effektiviteten och hållbarheten hos EU:s godstransporter.² I handlingsplanen läggs ett antal åtgärder på kort och medellång sikt fram som kommer att hjälpa EU att hantera de nuvarande och framtida utmaningarna och garantera ett konkurrenskraftigt och hållbart

¹ KOM(2006) 314.

² EU:s agenda för godstransporter, KOM(2007) 606.

godstransportsystem i Europa. Man kommer att behöva beakta den externa dimensionen hos alla dessa åtgärder med sikte på en effektiv integrering av tredjeländer och i synnerhet grannländerna i logistikkedjan.

1.1. Processen hittills

Europeiska kommissionen lade i juni 2006 fram ett meddelande om godslogistik i Europa³.

Meddelandet och dess föreslagna åtgärdsområden fick stöd av Europeiska rådet (transport) i december 2006⁴. Europaparlamentet avgav ett positivt yttrande i september 2007⁵. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén gav uttryck för brett stöd för kommissionens strategi.⁶

De ämnen som behandlas i denna handlingsplan bygger på omfattande samråd med aktörerna.

2. ÅTGÄRDER

2.1. e-transport och intelligenta transportsystem (ITS)

Avancerad informations- och kommunikationsteknik kan i hög grad bidra till sam-modalitet genom att förbättra infrastrukturen och trafik- och flottledningen, genom att möjliggöra en bättre spårning av varor inom transportnäten och genom närmare förbindelser mellan företag och myndigheter. Ett antal hinder för en mer omfattande och smidig användning av intelligenta transportsystem inom godslogistiken måste dock övervinnas, däribland den otillräckliga standardiseringen av de olika informationsutbytena och marknadsaktörernas olika förmåga att använda intelligenta transportsystem. Rättsliga krav kan också hindra användningen av dessa system. Dessutom måste datasäkerhet och frågor om skydd av privatlivet beaktas.

Begreppet e-transport är en vision av ett pappersfritt och elektroniskt informationsflöde som förenar det fysiska varuflödet i ett papperslöst spår som skapas genom intelligenta transportsystem. E-transporter omfattar möjligheten att spåra gods under transporten via olika transportslag och att automatisera utbytet av innehållsmässiga uppgifter i reglerings- eller handelssyfte. Detta kommer att bli mer praktiskt och ekonomiskt överkomligt genom ny teknik som radiofrekvensidentifiering (RFID)⁷ och genom användningen av satellitnavigeringssystemet Galileo. Gods ska kunna identifieras och spåras oavsett vilket transportslag det fraktas med. En nödvändig förutsättning för detta är att ett standardgränssnitt införs för de olika transportslagen och att gränssnittets driftskompatibilitet mellan transportslagen säkras.

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

Konceptet med e-transporter skulle i framtiden kunna leda till ett ”Internet för gods”, där information skulle göras tillgänglig on-line på ett säkert sätt, enligt den befintliga modellen med ”Internet för människor”. En aspekt av detta är möjligheten att se och jämföra information på Internet om de tjänster som godstransportoperatörerna erbjuder. Ytterligare en aspekt av e-transporter är administrativ förenkling. Erfarenheten visar att informationssystem för administrativa uppgifter också kan användas för kommunikation mellan företag.

Genomförandet av ett system för sjöfartsutbyte av information från fartyg till land, från land till fartyg och mellan aktörer, med användning av tjänster som SafeSeaNet, LRIT (långdistanssystem för identifiering och spårning) och AIS (automatiska identifieringssystem), kommer att möjliggöra säkrare och mer ändamålsenlig navigations- och logistikverksamhet, vilket därmed skulle förbättra sjöfartstransporternas integration med andra transportslag (”e-sjöfart”).

Utvecklingen av system som RIS (flodinformationstjänster), ERTMS (det europeiska trafikledningssystemet), TAF (telematikapplikationer för godstrafik) och VTMS (systemet för trafikledning och information till sjöss) vittnar om de framsteg som gjorts inom andra transportslag. Inom vägtransportsektorn är utvecklingen av intelligenta transportsystem, som ska bidra till en bättre förvaltning av infrastruktur och transporter, emellertid långsam. En sammanhängande användningsstrategi för intelligenta transportsystem, som omfattar de särskilda kraven hos vägtransporter – exempelvis för navigationssystem, digitala färdskrivare och vägtullsystem – skulle kunna bidra avsevärt till en stor förändring inom logistikkedjan.

Kommissionen håller därför på att utarbeta ett omfattande initiativ för intelligenta transportsystem för 2008, genom vilket en detaljerad färdplan för utvecklingen och användningen av intelligenta transportsystem i Europa kommer att införas, och som därmed också kommer att hantera de viktigaste tekniska tillämpningarna för godslogistik.

e-transport

Utarbetande, tillsammans med aktörerna, av en färdplan för införandet av e-transporter, som kommer att utvidga konceptet med ”Internet för gods” och identifiera problemområden där EU-åtgärder som t.ex. standardisering krävs.

Tidsfrist: Fastställande av åtgärdsområden senast 2009.

Insatser för en standard för informationsflöden i syfte att garantera integrationen och driftskompatibiliteten hos transportslagen på datanivå och skapa en öppen och stabil dataarkitektur främst för uppgiftsflöden mellan företag och myndigheter och mellan myndigheter.

Tidsfrist: 2010.

Krav på åtgärder för fastställande av en uppsättning med standarduppgifter för att beskriva gods, däribland föreskrifter (med beaktande av de nuvarande föreskrifterna för farligt gods, levande djur etc.) och teknik som RFID (radiofrekvensidentifiering).

Tidsfrist: 2009.

Utarbetande av ett förslag om ”e-sjöfart”.

Tidsfrist: 2009.

Inom ramen för handlingsplanen för intelligenta transportsystem:

Inrättande av en ram för utvecklingen av teknik för intelligenta transportsystem som även omfattar godslogistik, däribland övervakning av transporter av farligt gods och levande djur, spårning och digitala kartor.

Tidsfrist: 2009.

Inrättande av ett regelverk för standardisering av funktionella specifikationer för ett enda gränssnitt (ombordenhet) för genomförande och utbyte av information mellan företag och myndigheter och mellan företag.

Tidsfrist: 2010.

Påskyndade insatser för driftskompatibilitet inom elektronisk avgiftsbetalning⁸, och införlivande av nödvändiga beståndsdelar i ett enda gränssnitt.

Tidsfrist: 2008.

2.2. Hållbar kvalitet och effektivitet

2.2.1. Fortlöpande arbete för att kartlägga flaskhalsar

Under 2006 uppmanades aktörerna att identifiera operativa, infrastrukturrelaterade och administrativa flaskhalsar, varav nära 500 upptäcktes. Denna inventering ger för första gången en övergripande bild av de särskilda hindren för godslogistiken i Europa. Företrädare för industrin och de offentliga myndigheterna har erbjudit sig att agera som samlingspunkt för logistikindustrins aktörer och hjälpa till att analysera och föreslå lösningar för de flaskhalsar som rapporteras.

Fortsatt arbete med att kartlägga flaskhalsar och ökade insatser för att finna praktiska lösningar på flaskhalsarna där det är möjligt, samt beaktande av rättsliga åtgärder vid behov.

Tidsfrist: Fortlöpande. De första resultaten 2008.

2.2.2. Personal och utbildning inom godslogistik

På många områden inom godslogistiken råder det brist på yrkesutbildad personal. Därför kommer EU, i nära samarbete med arbetsmarknadens parter, att undersöka vilka åtgärder som kan vidtas för att öka attraktionskraften hos logistikyrken och för att främja rörlighet över gränserna för personal inom sektorn. Inom denna ram skulle de sammanhållningspolitiska instrumenten (Europeiska socialfonden och Europeiska

⁸ Direktiv 2004/52/EG.

regionala utvecklingsfonden) kunna lindra dessa brister genom insatser inriktade på utbildning (åtgärder och infrastruktur).

I dag varierar utbildningen vid universitet och andra institutioner i hög grad i Europa. Åtgärder behövs för att fokusera på och öka kvalifikationerna hos logistikpersonal, framför allt genom ökad kompetens inom transporter, och för att stödja livslångt lärande. Ett frivilligt europeiskt certifikat för godslogistik skulle kunna utgöra ett positivt bidrag till konsekvensen och kvaliteten hos den europeiska utbildningen. Certifikatet skulle vidare vara inriktat på alla kunskapsnivåer, och vid behov differentieras mellan sektorsspecifika krav, eller vara ett grundläggande certifikat för ytterligare sektorsspecifik utbildning inom själva industrin. Ömsesidigt erkänd certifiering för godslogistik och därmed förknippade områden (t.ex. magasinering) kan underlätta rörligheten. Vederbörlig hänsyn bör tas till befintliga utbildningsstandarder.

Kommissionen kommer att arbeta tillsammans med arbetsmarknadens parter och med andra berörda aktörer inom EU för att utarbeta en förteckning över minimikvalifikationer och utbildningskrav på olika specialiseringsnivåer som ska införlivas i ett system som garanterar ömsesidigt erkända utbildningscertifikat.

Tidsfrist: 2009.

Kommissionen kommer att inleda en dialog med arbetsmarknadens parter inom EU för att finna sätt att förbättra transportlogistikyrkets attraktionskraft, och för att framhäva möjligheterna att inrikta EU:s sammanhållningspolitik på logistikutbildning.

Tidsfrist: inleds 2008, därefter fortlöpande.

2.2.3. *Förbättra resultatet*

Resultatindikatorer för godslogistikkedjor är användbara instrument för att främja tjänsternas kvalitet. Dessa indikatorer kan också användas för att mäta de miljömässiga och sociala konsekvenserna. Indikatorer finns redan för kombinerade transporter på järnväg, för lufttransporter och för närsjöfart. Det finns dock än så länge inget gemensamt system för resultatindikatorer för olika transportslag eller för godslogistik.

Inrättande, i samråd med aktörerna, av en uppsättning övergripande indikatorer som möjliggör bästa möjliga mätning och registrering av läget för godslogistikkedjorna (t.ex. hållbarhet och effektivitet) i syfte att främja en övergång till mer effektiva och renare transportslag och generellt förbättra logistikutförandet⁹. Kommissionen kommer därefter att överväga att införliva dessa i en kod för bästa praxis eller i en rekommendation.

Tidsfrist: I slutet av 2009.

⁹

Beslut 1600/2002/EG.

2.2.4. *Intermodala terminaler för riktmärkning*

Effektiviteten hos intermodala terminaler, däribland hamnar och flygplatser, är avgörande för genomförandet av logistiken. Dessa terminaler förtjänar separata åtgärder i form av riktmärkning, med utgångspunkt i det ovannämnda initiativet för att främja resultatindikatorerna. En uppsättning allmänna europeiska riktmärken (såväl statiska som dynamiska) borde utarbetas, vilket skulle göra det möjligt att införa ytterligare specifikationer på lokal nivå. Riktmärkena borde utarbetas i nära samarbete med industrin och borde spridas i lämplig omfattning.

På grund av olika särdrag borde en avsevärd differentiering övervägas mellan landterminaler, hamnar, flygplatser och inre vattenvägshamnar.

Utarbetande, tillsammans med industrin, av en uppsättning allmänna (dynamiska såväl som statiska) riktmärken för terminaler, med multimodala inlandsterminaler som ett första steg, och införlivande av dessa i en kod för bästa praxis eller en rekommendation och spridning av information om dessa riktmärken.

Tidsfrist: 2010.

2.2.5. *Främjande av bästa praxis*

De multimodala godstransporterna är fortfarande tämligen underutnyttjade. Detta kan bero på bristande kunskaper om fördelarna med alternativa transportslag, på integrationen mellan transportslagen eller på merkostnaderna för omlastning. Dessa problem kan hanteras genom ett omfattande initiativ för utbyte av god praxis och för praktiskt stöd genom användningen av nätverk med logistikinstitut och genom en utvidgad räckvidd för Shortsea Promotion Centres (nationella center för främjande av närsjöfart) till att omfatta inlandstransportlogistik.

Utvidgad roll för Shortsea Promotion Centres och deras europeiska nätverk till att omfatta inlandstransportlogistik.

Tidsfrist: Fortlöpande.

Inrättande av nätverk mellan logistikinstitut och främjande av industrins initiativ för utbyte av erfarenheter och spridning av bästa praxis.

Tidsfrist: 2010.

2.2.6. *Statistik*

En avsevärd mängd statistik finns tillgänglig. Denna statistik ger dock inte någon pålitlig bild av Europas logistikmarknad. Relevanta indikatorer och mätinstrument måste utvecklas för att situationen och dess utveckling över tid ska kunna bedömas. Samtidigt måste medlemsstaternas och företagens administrativa börda begränsas till ett minimum.

Kommissionen kommer, tillsammans med aktörerna, att se över tillgängligheten hos och fastställa krav på uppgifter om godslogistik för alla transportslag och bedöma förbättringar av insamlingen av statistik.

Tidsfrist: 2009.

2.3. Förenkling av transportkedjorna

2.3.1. Förenklade administrativa krav

Logistikindustrin måste följa de administrativa lagstadgade kraven.

En förenkling och decentralisering av utbytet av godsrelaterad information kan avsevärt minska kostnaden för lagstadgade krav, framför allt genom användning av informations- och kommunikationsteknik. Enligt lagstiftningen om förtullning får icke-gemenskapsgods bland annat redan omsättas fritt i hamnar, eller införas i ett transiteringssystem för förtullning på ett tullkontor på bestämmelseorten.

Arbetet bör bygga på de initiativ som vidtagits till följd av kommissionens förslag till beslut om en papperslös miljö för tullen och handeln¹⁰. Detta förslag innehåller en regel om att den information som lämnas av ekonomiska aktörer endast behöver lämnas en gång ("en enda kontaktpunkt" eller "single window") och att godset ska kontrolleras av dessa myndigheter samtidigt och på samma ställe ("en enda kontrollpunkt" eller "one-stop-shop").

Kommissionen kommer att arbeta med ett "europeiskt område för sjötransporter utan hinder" där både fartygets färdväg och gods kan spåras på ett pålitligt och säkert sätt, vilket kommer att minska behovet av enskilda kontroller vid transporter mellan gemenskapens hamnar. Detta skulle göra det möjligt för närsjöfarten att fullt ut utnyttja den inre marknaden.

Inrättande av en enda kontaktpunkt ("single window") och en enda kontrollpunkt ("one-stop-shop") för administrativa förfaranden inom alla transportslag.

Tidsfrist: Driftklar senast 2012.

Utarbetande av ett lagstiftningsförslag om förenkling och underlättande av närsjöfarten för att skapa ett område för sjötransporter utan hinder.

Tidsfrist: 2008

2.3.2. Ett enda transportdokument

Godstransporter måste i dag åtföljas av ett transportdokument¹¹. Sådana transportdokument är normalt specifika för de olika transportslagen. Multimodala transportdokument finns, men de används inte i elektroniskt format i tillräcklig utsträckning. Kommissionen kommer därför att arbeta för att inrätta ett enda

¹⁰ KOM(2005) 609.

¹¹ Förordning 11/60 och direktiv 92/106/EG.

europiskt transportdokument som kan användas för alla transportslag, vilket skulle underlätta multimodala godstransporter och förbättra systemet med multimodala fraktsedlar eller multimodala godslistor. Kommissionen kommer att undersöka möjligheten att göra detta dokument obligatoriskt och utfärda det i elektroniskt format.

I samråd med de berörda parterna kommer kommissionen att undersöka de närmare förutsättningarna för och mervärdet i att införa ett transportdokument för alla godstransporter, oavsett transportslag. Kommissionen kommer därefter att överväga att lägga fram ett lämpligt lagstiftningsförslag.

Tidsfrist: 2009.

2.3.3. Ansvarsbestämmelser

Multimodala transporter drabbas av friktionskostnader på grund av avsaknaden av enhetliga ansvarsbestämmelser för alla transportslag. Insatser för att skapa en multimodal regelstruktur för ansvarsskyldighet görs på global nivå (FN:s kommission för internationell handelsrätt, UNCITRAL), men eftersom inga snabba framsteg görs kommer kommissionen att börja undersöka andra alternativ för Europa:

- (1) Antagandet av en rättsakt med en standardmässig ansvarsklausul för alla transporter kan övervägas. Denna rättsakt skulle kunna vara en reservklausul, vilket innebär att om parterna i ett transportavtal inte enas om något annat så gäller standardklausulen automatiskt. De avtalsslutande parterna skulle också uttryckligen kunna nämna detta i transportavtalet.
- (2) Skillnaderna mellan de befintliga internationella ansvarssystemen kan hanteras genom införlivande av de delar inom logistikkedjan som för närvarande inte omfattas av något ansvarssystem för något transportslag.

Bedömning av behovet av att införa en standardmässig ansvarsklausul (reservklausul) inom EU.

Tidsfrist: Samråd senast 2008, möjligt förslag 2009.

Bedömning av behovet av ett rättsligt instrument för att göra det möjligt att fullt ut täcka de befintliga internationella transportslagsbaserade ansvarssystemen inom hela den multimodala logistikkedjan.

Tidsfrist: Samråd senast 2009, möjligt förslag 2010.

2.3.4. Säkerhet

Säkerheten rör skydd mot och förhindrande av brott, kriminalitet och avsiktliga brottsliga handlingar som t.ex. terrorism. Säkerhet har alltmer blivit en inneboende del av logistikens kvalitet och konkurrenskraft. Vad gäller säkerheten i

försörjningskedjan för extern handel har tullkodexen¹² setts över och idén med en godkänd ekonomisk aktör har införts, tillsammans med minimikrav i fråga om skydd och säkerhet från och med 2008.

En jämvikt måste nås mellan säkerhetsförfaranden som uppfyller de högsta kraven och de fria handelsströmmarna. Exempelvis bör man – innan man fattar några beslut – noggrant studera det samlade mervärdet, och de samlade effekterna på handelsströmmarna, av en fullständig och hundra procentig kontroll av containrar. Smart teknik kan användas för att undvika förseningar. Standardisering och bästa praxis kan användas för att minimera säkerhetskravets effekter på handelsströmmarna.

Översynen av lagstiftningen om sjöfarts- och hamnsäkerhet kommer att utgöra ett tillfälle att bedöma kraven för tillträde till hamnar och undersöka utvecklingen av en europeisk modell för mångfunktionella passerkort.

Utarbetande av europeiska standarder i enlighet med befintlig lagstiftning, internationella konventioner och standarder, för att underlätta transportslagens säkra integration i logistikkedjan.

Tidsfrist: 2008

Förenklade krav för hamntillträde inom ramen för arbetet med riktlinjer och miniminormer för sjöfarts- och hamnsäkerhetsfrågor.

Tidsfrist: 2008.

2.4. Fordonsdimensioner och lastenheter

Även om EU-lagstiftningen¹³ innehåller allmänna begränsningar för fordon dimensioner och fordonsvikt inom den internationella vägtrafiken och för dimensioner inom den nationella trafiken har medlemsstaterna ett visst handlingsutrymme. Detta skapar inkonsekvens för operatörerna och försvårar genomförandet. Samtidigt har den tekniska utvecklingen och de förändrade transportkraven gjort att de nuvarande normerna ifrågasätts. Samtidigt som det därför kan finnas en möjlighet att se över den nuvarande EU-lagstiftningen, måste man dock beakta de effekter som en eventuell ändring av de nuvarande gränserna kan få när det gäller trafiksäkerhet, energieffektivitet, koldioxidutsläpp, farliga utsläpp, väginfrastruktur och intermodala transporter, däribland kombinerade transporter. Det eventuella behovet av strängare kriterier för fordon, fordonsutrustning och förare, samt restriktioner angående valet av färdväg, borde också utvärderas.

För att underlätta vid omlastning mellan transportslag och i linje med den tekniska utvecklingen borde förslaget till direktiv om intermodala lastenheter¹⁴ ändras i syfte att öka de intermodala godstransporternas konkurrenskraft. Förslaget syftar till att minska de friktionskostnader som uppstår vid byte av transportslag, genom att harmonisera vissa specifikationer för de intermodala lastenheterna, och till att

¹² Förordning (EG) 648/2005.

¹³ Direktiv 96/53/EG.

¹⁴ KOM(2003) 155 slutlig.

förbättra transportsäkerheten genom att införa återkommande kontroller av alla enheter. EU:s standardiseringsorgan ska var för sig ges i uppdrag att inrätta nya standarder för lastenheter som kan användas inom alla transportslag.

Studie av alternativen till en ändring av standarder för fordonshöjder och fordonsdimensioner och beaktande av mervärdet av en uppdatering av direktiv 96/53/EG.

Tidsfrist: 2008.

Uppdatering av 2003 års förslag om intermodala lastenheter efter de tekniska framstegen.

Tidsfrist: 2007.

Inrättande av ett uppdrag för standardisering av en optimal europeisk intermodal lastenhet som kan användas inom alla markbundna transporter.

Tidsfrist: 2007.

Utvärdering av förenligheten mellan lastenheter inom flygtransporter och andra transportslag, och om möjligt utarbetande av förslag.

Tidsfrist: 2010.

2.5. ”Gröna” godstransportkorridorer

Idén med transportkorridorer utmärks av en koncentration av godstrafik mellan stora centraler och av relativt långa transportsträckor. Inom dessa korridorer kommer industrin att uppmuntras att förlita sig till sam-modalitet och till avancerad teknik för att bemöta de ökande trafikvolymerna och samtidigt främja en hållbar miljö och energieffektivitet. Gröna transportkorridorer kommer att återspegla ett integrerat transportkoncept inom vilket närsjöfart, järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar och vägtransporter kompletterar varandra för att göra det möjligt att välja miljövänliga transporter. Korridorerna kommer att utrustas med lämpliga omlastningsanläggningar på strategiska platser (som t.ex. kusthamnar, inlandshamnar, rangerbangårdar och andra relevanta logistikterminaler och inrättningar) och med distributionsdepåer, till en början för biobränslen och senare för andra former av gröna drivmedel. De gröna korridorerna kan användas för att experimentera med miljövänliga, innovativa transportenheter, och med avancerad teknik för intelligenta transportsystem. Ett antal initiativ förs samman för att främja detta mål, däribland det godsorienterade järnvägsnätet, sjömotorvägar och Naiades. De möjligheter som TEN-T-riktlinjerna erbjuder i fråga om utveckling och integration av multimodala transportkedjor bör beaktas.

Rättvis och icke-diskriminerande tillgång till korridorer och omlastningsanläggningar är ett krav för sam-modalitet och måste säkras. Restriktioner för tillträde till marknaden för terminalverksamhet, bland annat i hamnar och på rangerbangårdar, kan få efterverkningar för dessa anläggningars kunder. Ett öppet och icke-diskriminerande tillträde till dessa anläggningar för operatörer och kunder bör säkerställas i enlighet med reglerna i fördraget.

Definition av gröna transportkorridorer och inledande av samarbete mellan myndigheter och godstransportoperatörer för att identifiera förbättringar i syfte att ordna en lämplig infrastruktur för hållbara transporter.

Tidsfrist: 2008.

Förstärkning av de gröna korridorerna inom TEN-T och inom ramen för Marco-Polo-prioriteringarna.

Tidsfrist: 2010

Utveckling av ett godsorienterat järnvägsnät.

Tidsfrist: Förslag senast 2008. Korridorstruktur senast 2012.

Främja inrättandet och erkännandet av sjömotorvägar, bland annat genom bättre samordning av olika finansieringskällor.

Tidsfrist: 2008.

Genomförande av programmet Naiades för transporter på inre vattenvägar.

Tidsfrist: Fullständigt genomförande senast 2013.

2.6. Godslogistik i tätortsmiljö

Godslogistiken har en betydande tätortsdimension. Distribution i storstadsregioner kräver effektiva gränssnitt mellan riksvägstransporter på längre sträckor och mellan distribution till den slutliga bestämmelseorten på kortare sträckor. Dessutom måste distributionsprocessen mellan produktionsanläggningarna och konsumenterna i tätortsområden vara effektiv och ren.

En helhetsvision borde omfatta godstransporter och betona aspekter som markanvändning, miljöhänsyn och trafikledning, vid sidan av ett antal andra faktorer. Att underlätta hanteringen av efterfrågan på gods- och passagerartransporter borde vara en inneboende del hos stadsplaneringen och göra det möjligt att använda innovativa lösningar baserade på informations- och kommunikationsteknik.

Kommissionen kommer att främja utbyte av erfarenheter mellan företrädare för tätortsområden för att bidra till inrättandet av en uppsättning rekommendationer, bästa praxis, indikatorer och standarder för transportlogistik i tätorter, däribland godstransporter och transportfordon.

Tidsfrist: Handlingsplan för transporter i tätorter år 2008.

Utarbetande av rekommendationer om gemensamt antagna riktmärken eller resultatindikatorer för att mäta effektiviteten och hållbarheten hos leveranser och terminaler, och mer allmänt hos tätorternas transportlogistik och stadsplanering.

Tidsfrist: 2011.

Förstärkning av fraktaspekten inom CIVITAS för att förbättra samordningen eller integrationen mellan passagerar- och godstransporter, mellan interurban transportlogistik (transporter på långa sträckor) och transportlogistik i tätorter. Detta kan leda till en integrerad "CIVITAS-frakt".

Tidsfrist: 2010.

3. FRAMTIDEN

De åtgärder som det redogörs för ovan är avsedda att hjälpa godslogistikindustrin med att uppnå långsiktig effektivitet och tillväxt genom att hantera frågor som trafikstockningar, föroreningar och buller, koldioxidutsläpp och beroende av fossila bränslen som, om de inte kontrollerades, skulle äventyra industrins effektivitet. Dessa åtgärder måste åtföljas av långsiktiga insatser i samarbete med medlemsstaterna för att inrätta en gemensam grund för investeringar i morgondagens godstransportsystem.

Europeiska kommissionen kommer att rapportera om de framsteg som gjorts i genomförandet av handlingsplanen år 2010. Rapporten kommer även att göra det möjligt att bedöma vilka ytterligare åtgärder som kommer att behövas på de ovannämnda områdena och att utveckla EU:s godstransportpolitik i enlighet med den ekonomiska kontexten och den tekniska utvecklingen.