



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 28.6.2006  
KOM(2006) 336 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN  
TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET,  
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG  
OG REGIONSUDVALGET**

**Godslogistik i Europa - nøglen til bæredygtig mobilitet**

{SEC(2006) 818}

{SEC(2006) 820}

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN  
TIL RÅDET, EUROPA-PARLAMENTET,  
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG  
OG REGIONSUDVALGET**

**Godslogistik i Europa - nøglen til bæredygtig mobilitet**

**1. INDLEDNING**

Som det blev fremhævet i midtvejsevalueringen af hvidbogen fra 2001<sup>1</sup>, spiller logistik en afgørende rolle, når det gælder om at sikre bæredygtig mobilitet, foruden også at bidrage til opfyldelsen af andre mål som renere miljø, sikring af energiforsyningen osv.

Europas transportpolitik har i årenes løb været baseret på liberalisering og harmonisering. Det har hen ad vejen givet transportsystemet den form, det har i dag. Globalisering og konceptet for et bredere Europa skaber yderligere udfordringer. Den hurtige vækst i godstransporten, der i høj grad er et resultat af økonomiske beslutninger, bidrager til vækst og beskæftigelse, men forårsager også trafikøer, færdselsulykker, støj og forurening, øget afhængighed af importerede fossile brændstoffer og energitab. Infrastrukturressourcerne er begrænsede og enhver afbrydelse i forsyningskæden (f.eks. energi) påvirker nødvendigvis EU's økonomi i negativ retning. Uden passende foranstaltninger vil situationen fortsat forværres og i stigende grad underminere Europas konkurrenceevne og vores omverden.

For at overvinde den slags problemer må Europas transportsystem nødvendigvis optimeres ved hjælp af avancerede logistikløsninger. Logistik kan øge effektiviteten af individuelle transportformer og kombinationer heraf. Det vil resultere i, at færre transportenheder såsom motorkøretøjer, jernbanevogne og fartøjer skal transportere mere gods. Miljøpåvirkningen reduceres i takt hermed. Jernbaner og indre vandveje skal moderniseres. Fragtflyvning skal integreres bedre i systemet. Den positive udvikling i søtransport over korte afstande skal fremskyndes. Den oceangående søtransport og dens forbindelser på land skal styrkes.

Omlagring til mere miljøvenlige transportformer må gennemføres, hvor det er hensigtsmæssigt, herunder navnlig for transport over lange afstande, i byområder og i tæt trafikerede korridorer. Samtidig skal hver transportform optimeres. Alle transportformer skal være mere miljøvenlige, sikrere og have en bedre energiudnyttelse. Endelig vil samordnet modalitet, dvs. den effektive anvendelse af de enkelte transportformer alene eller i kombination, føre til en optimal og bæredygtig udnyttelse af ressourcer.

Logistikforanstaltninger er uundværlige for at fastholde og øge den europæiske konkurrenceevne og velstand i overensstemmelse med den fornyede Lissabon-dagsorden om vækst og beskæftigelse<sup>2</sup>. Europa skal leve op til de transportmæssige udfordringer ved at integrere logistiktænkning i sin transportpolitik. Tilgangen bør være markedsrettet, omfatte sociale og miljømæssige dimensioner og skabe en situation, hvor alle aktører vinder. Med

---

<sup>1</sup> Hold Europa i gang" - bæredygtig mobilitet for vort kontinent, KOM(2006) 314 endelig.

<sup>2</sup> Jf. "Creating an Innovative Europe" (skabelse af et innovativt Europa), en rapport fra den uafhængige ekspertgruppe om F&U og innovation, der blev nedsat efter Hampton Court-topmødet i januar 2006.

henblik på at nå disse mål undersøges det i nærværende meddelelse, om og hvor EU kan skabe merværdi, der styrker udviklingen af godstransportlogistikken i Europa og verden.

Dette arbejde kunne føre til etablering af en strategisk ramme for godstransportlogistik. Efter høringer om nærværende meddelelse agter Kommissionen at fremlægge en handlingsplan for godstransportlogistik i 2007.

## **2. OMFANG OG DEFINITIONER**

Transport er et integreret element i logistikforsyningskæden. Kommissionens tilgang fokuserer på logistik inden for godstransport og dækker alle transportformer. Tilgangen omfatter stærkt varierende områder såsom rent modal logistik og logistik for multimodal transport og understreger behovet for optimal komplementaritet mellem transportformerne i et effektivt og gnidningsløst fungerende europæisk transportsystem, der kan yde transportbrugerne de bedst mulige tjenester.

Udvikling af godstransportlogistik er primært en forretningsrelateret aktivitet og en opgave for erhvervslivet. Ikke desto mindre har myndighederne en klar rolle at spille ved at skabe egnede rammebetingelser og ved at bevare logistikken på den politiske dagsorden. Denne rammetilgang koncentrerer sig om at forbedre de forudsætninger, Europa kan tilbyde med hensyn til logistikinnovation, og overlader den interne drift af virksomhedslogistikken til virksomhederne selv.

I forbindelse med denne meddelelse gælder, at:

- "Godstransportlogistik" dækker planlægning, organisation, forvaltning, styring og gennemførelse af godstransportoperationer i forsyningskæden
- "Samordnet modalitet" (co-modality) står for effektiv brug af transportformer, der fungerer alene eller i multimodal integration i det europæiske transportsystem, for at opnå en optimal og bæredygtig udnyttelse af ressourcer
- "Multimodalitet" dækker transport af varer med to eller flere transportformer, uanset godstype, inden for en enkelt transportkæde
- "Tredjepartslogistik" betyder, at en organisation bruger eksterne logistikudbydere der leverer alle eller en betragtelig del af dens logistiske aktiviteter.

## **3. DET EUROPÆISKE LOGISTIKMARKED**

Den globale logistikindustri skønnes at have en værdi af omkring 5,4 trillioner euro eller 13,8% af det globale BNP. Det fører frem til en årlig logistikudgift for Europa og Nordamerika på hver omkring 1 trillion euro<sup>3</sup>. Der hersker intens konkurrence inden for den

---

<sup>3</sup> "Estimation of Global and National Logistics Expenditures" (et skøn over de globale og nationale logistikudgifter): 2002 Data Update (ajourføring af data) af A. Rodrigues, D. Bowersox og R. Calantone (Journal of Business Logistics, årgang 26, nr. 2, 2005). Resultaterne bygger på en økonometrisk beregningsmodel, hvori indgår 29 variabler, der dækker information om geografisk

europæiske logistiksektor. Det illustreres af den lave koncentrationsgrad blandt tredjepartslogistikudbydere i Europa, hvor de 20 førende virksomheder kun har en markedsandel på 33%<sup>4</sup>.

Logistikomkostningerne andrager i gennemsnit 10-15% af de endelige omkostninger ved det færdige produkt. Det inkluderer bl.a. transport- og lageromkostninger.

Globalisering af produktionen og de tilsvarende forsyningskæder øger transportbehovet. Logistik får stigende betydning, ikke blot inden for Europa, men også for Europas internationale forretningsrelationer. Konkurrence mellem Europa, USA og specielt Fjernøsten er ved at blive en betydende faktor, som kan få følger for knudepunkter (især havne og lufthavne) og infrastrukturkapacitet. Det bliver nødvendigt at sikre markeds- og forretningsintegration via europæisk samarbejde med andre store logistikcentre i verden (f.eks. med USA, Rusland, Japan, Kina, Indien og Brasilien). Adgang til transportmarkeder indgår allerede som et punkt i bilaterale og multilaterale forhandlinger.

Det er vanskeligt at få et pålideligt billede af det europæiske logistikmarked, fordi der ikke for nuværende findes tilstrækkeligt med relevant statistisk information.

Der optræder en række undertiden modsætningsfyldte tendenser. På den ene side foregår der en centralisering af logistikorganiseringen i europæiske og regionale distributionscentre, mens der i lyset af mætningen på de europæiske veje på den anden side er ved at ske en decentralisering, der muliggør hurtig dækning af kundernes behov fra lokale lagerfaciliteter eller stødpudelagre. Der ses også en tendens til at outsource logistikaktiviteter, hvor afskibere køber multifunktionelle logistik tjenester fra eksterne tjenesteudbydere (såsom tredjepartslogistikudbydere). I de senere år har dette samarbejde mellem afskibere og udbydere af tjenester antaget en mere langsigtet karakter og er blevet kombineret med udstrakt integration af organisatoriske strukturer og informatik. Desuden erkender virksomhederne i EU i stigende grad, at der findes konkurrencedygtige alternativer til vejtransport, når de optimerer deres forsyningskæder. Eksempelvis tilbyder store transportforetagender omfattende logistik tjenester, der integrerer flere transportformer, fordi det prismæssigt giver dem konkurrencefordele.

Andre faktorer har også indflydelse på logistiske valg. Hertil hører for eksempel miljøhensyn (såsom energiforbrug og emission af drivhusgasser), forsyningssikkerhed og virksomhedsbeliggenhed. Alle disse forhold har en betydelig virkning, der rækker ud over selve transporten, eksempelvis med hensyn til investering, beskæftigelse og arealanvendelse.

#### **4. PÅ VEJ MOD RAMMER FOR GODSTRANSPORTLOGISTIK**

##### **4.1. En tættere sammenknytning af logistik og transportpolitik**

Meddelelsen "Hold Europa i gang" beskriver en række initiativer med indflydelse på godstransportlogistikken, som Kommissionen allerede har taget, bl.a. på områderne

---

region, indkomstniveau, landestørrelse, økonomisk niveau og transport (vej- og jernbanetransport, fragtflyvning samt containertrafik via havneterminaler).

<sup>4</sup> "Logistics Value Chain" (logistikværdikæden) af L. Ojala, D. Andersson og T. Naula (offentliggøres i Memedovic Olga Global Production Networks, UNIDO).

liberalisering, harmonisering, infrastruktur, standardisering, fremmende foranstaltninger og forskning.

Et af de seneste initiativer er Kommissionens forslag om øget sikkerhed i forsyningskæden<sup>5</sup>. Dette forslag illustrerer den balance, der skal findes mellem sikkerhedsprocedurer, der opfylder de højeste krav, og frie handelsstrømme.

Yderligere arbejde med godstransportlogistikken burde føre til, at der indføres et logistikperspektiv i transportpolitikken. Logistiske betragtninger bør være en grundlæggende faktor ved beslutningstagningen. For eksempel vil man under de nuværende overvejelser om cabotagekørsel<sup>6</sup> også se på, hvordan man reducerer tomkørslen yderligere.

En reel komplementaritet mellem transportformerne samt avancerede logistiske løsninger muliggør effektiv planlægning, forvaltning, styring og virkeliggørelse af unimodale og multimodale transportkæder. Fremragende resultater inden for logistik ville også kunne fungere som katalysator for bevarelsen af knowhow, færdigheder og job i Europa.

Logistiske valgmuligheder kan bidrage til at afkoble vækst i transporten i Europa fra de skadelige virkninger, den fremkalder (emissioner, trafikulykker og trafikkøer). De skal gå hånd i hånd med tiltagende bestræbelser på at optimere den enkelte transportforms effektivitet. Miljø- og sikkerhedsovervejelser vil i stadig højere grad skulle tage hele transportkæden med i betragtningerne.

## **4.2. Handlingsområder**

Kommissionen offentliggjorde i februar 2006 et høringsdokument om intermodal logistik<sup>7</sup> og modtog over 100 indlæg fra medlemsstater og berørte parter. I april 2006 afholdt Kommissionen en høringsworkshop med omkring 70 deltagere.

Resultaterne af høringen viste, at der var betydelig støtte til etablering af et sæt europæiske rammer for godstransportlogistik.

### *4.2.1. Identifikation og løsning af flaskehalsproblemer*

Branchens rolle ved udviklingen af godstransportlogistik og myndighedernes rolle ved skabelsen af en egnet ramme for optimering af logistik kræver løbende samarbejde og dialog mellem parterne.

I øjeblikket har man ikke et detaljeret billede af konkrete hindringer (flaskehalse), der hindrer en hurtigere udvikling af godstransportlogistikken i Europa.

Der bør på linje med "flaskehalstiltaget", det vellykkede eksempel fra søtransport over korte afstande, etableres en række fokuspunkter, som løbende skal identificere og finde løsninger på konkrete flaskehalse i godstransportlogistikken. Disse fokuspunkter skal repræsentere medlemsstaterne og branchen (logistik tjenesteudbydere og kunder). Ud over at fjerne flaskehalse kunne de dele knowhow, fastslå bedste praksis og stimulere udviklingen af politik.

---

<sup>5</sup> KOM(2006) 79 endelig.

<sup>6</sup> Se forordning (EØF) nr. 881/92 og [www.ec.europa.eu/transport/road/consultations/road\\_market\\_en.htm](http://www.ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm).

<sup>7</sup> [www.ec.europa.eu/comm/transport/logistics/consultations/index\\_en.htm](http://www.ec.europa.eu/comm/transport/logistics/consultations/index_en.htm).

Professionelle organisationers og fagforbunds deltagelse vil bidrage til, at styring og indførelse af ændringer på logistikområdet bliver en succes.

#### 4.2.2. Informations- og kommunikationsteknologi (ikt)

Det er en forudsætning for effektiv logistik at kunne følge og efterspore gods for alle transportformers vedkommende. Indførelsen af satellitnavigationssystemet GALILEO vil få betydelig positiv indvirkning på denne udvikling, og det samme vil langtrækkende identifikation og sporing via Long-range Identification and Tracking (LRIT), flodinformationssystemet River Information System (RIS) og det automatiske identifikationssystem Automatic Identification System (AIS). SafeSeaNet burde også bidrage til forbedring af logistikken på det maritime område. Inden for jernbanetransporten kommer der applikationer til integreret jernbanelogistik i form af den telematiske fragtapplikation TAF og det europæiske system til styring af jernbanetrafik ERTMS.

Der bør indføres intelligente teknologier for at undgå forsinkelser i forsyningskæden af bl.a. sikkerhedsmæssige grunde<sup>8</sup>. En sådan teknologi udgøres af radiofrekvensidentifikation (RFID), der er et marked i vækst, men som kræver yderligere forskning og arbejde med radiofrekvensforvaltning, interoperabilitet og standardisering<sup>9</sup>. I ligningen indgår yderligere elementer såsom fælles meddelelsesstandarder (f.eks. EDI/EDIFACT) og nye kommunikationsplatforme (f.eks. XML).

De nationale transportmyndigheder søger i stigende grad alternativer for bedre at kunne forvalte deres egne transportsystemer. Et sådant system på vej mod implementering er vejnetstyring med anvendelse af intelligente transportsystemer (ITS). For at sikre, at det indre marked udgør en helhed, er det vigtigt, at nationale løsninger ikke bliver til handelshindringer, men udvikles på komplementær vis over hele EU på basis af interoperable standarder.

Virksomhederne bør have let adgang til ikt-løsninger. Lukkede systemer medfører startomkostninger, både med hensyn til teknologi og software, hvilket gør det sværere for SMV at deltage fuldt ud på markedet.

Nøglen til mere effektiv logistik er fælles standarder, som accepteres bredt blandt fabrikanter og operatører, og synergier mellem forskellige systemer. Enhver udvikling bør geares til interoperabilitet og et fælles meddelelsessystem med en åben arkitektur mellem aktørerne. Den oprindelige udformning af udstyr eller infrastruktur bør inkorporere ITS-standarder for at undgå store omkostninger ved at tilføje dem på et senere trin. Der bør også fokuseres på udveksling af data mellem transportformerne. Der kunne findes en specifik rolle for interoperabiliteten ved udveksling af information mellem virksomheder og forvaltninger, men muligheden for sammenkobling af logistikken virksomhederne imellem og mellem virksomhed og kunde er også af afgørende betydning.

Godstransportlogistik bør fortsat være en forskningsprioritet under 7. rammeprogram, fordi moderne teknologisk innovation kan åbne nye muligheder for sektoren.

---

<sup>8</sup> Jf. forskningsaktiviteter i relation til informationsfundsteknologier (IST).

<sup>9</sup> Se den offentlige høring på [www.rfidconsultation.eu/](http://www.rfidconsultation.eu/).

#### 4.2.3. *Logistikuddannelse*

Afskibere, transportbrugere og operatører lægger særlig vægt på færdigheder, viden og kompetencer blandt det personale, der er involveret i transportmæssige og tilknyttede logistiske beslutninger. Imidlertid varierer den undervisning og uddannelse i transport og logistik, der tilbydes på universiteter og andre institutioner i Europa, ganske betydeligt.

Uddannelse i dag vil forberede os på morgendagens mobilitet. Kommissionen overvejer at fremme udviklingen af gensidigt anerkendt certificering for godstransportlogistikere under en frivillig ordning. En sådan harmoniseret certificering ville sammen med yderligere tiltag for at etablere netværk af uddannelsesinstitutioner bidrage til de europæiske uddannelsers kompatibilitet og kvalitet. Indehavere af beviser ville stå stærkere ved markedsføringen af deres arbejdskraft. Desuden ville det give virksomheder, der beskæftiger certificerede personer, sikkerhed for knowhow.

Der har allerede været arbejdet på certificering og kvalifikationer inden for logistik under Leonardo da Vinci-programmet. Desuden kunne de kommende europæiske rammer for kvalifikation og livslang læring bruges som et referencepunkt.

Uddannelsen bør på ingen måde begrænses til ledelsesniveauet. I stedet bør livslang læring og uddannelse omfatte alle lag af logistiksektoren for at fremme resultaterne i almindelighed.

#### 4.2.4. *Statistiske data*

Der er behov for at overvåge og bremse logistikresultaterne på det europæiske transportmarked internt og i forhold til andre kontinenter. Der er også behov for at udvikle statistiske og andre relevante indikatorer for at få et pålideligt billede af situationen og dens udvikling over tid. Kommissionen planlægger med henblik herpå at arbejde på udvikling af egnede metodologier og indikatorer.

#### 4.2.5. *Udnyttelse af infrastruktur*

Infrastrukturens kvalitet spiller en central rolle for logistikken på godstransportområdet. Infrastrukturplanlægning inden for rammerne af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og strukturfondene forbedrer det omfattende infrastrukturnet, Europa behøver for at kunne fungere inden for et område uden indre grænser og leve op til globaliseringsudfordringerne.

Ny infrastruktur er ikke et mål i sig selv. Den nuværende brug af infrastrukturen kan optimeres med effektive og bæredygtige logistikløsninger. Det omfatter forvaltning af transportmidlerne, forvaltning af infrastrukturen i jernbanenettet og de indre vandveje, tættere samarbejde mellem forretningspartnere og infrastrukturledere, fuldstændig udnyttelse af lasteevnen, undgåelse af unødvendig tomkørsel og samling af ressourcer på tværs af transportformerne under samtidig iagttagelse af den europæiske konkurrencelovgivning. Når mangel på egnet infrastruktur klart skaber flaskehalse, bør der dog rettes op på det. EU har identificeret 30 prioriterede projekter, der skal afsluttes senest i 2020<sup>10</sup>, og som også skulle gavne udviklingen af logistik.

Omskibningsfaciliteternes effektivitet, herunder havne og lufthavne, er afgørende for logistikresultaterne. Disse faciliteter bør anvende moderne teknologiske løsninger såsom

---

<sup>10</sup> Beslutning nr. 884/2004/EF.

avanceret informatik og have infrastrukturforbindelser til modalt samordnede løsninger af god kvalitet. Det er afgørende at tiltrække og sikre yderligere private investeringer, og der skal skabes en passende retlig ramme ved hjælp af europæiske regler. Resultaternes kvalitet skal forbedres løbende med egnede midler, herunder samarbejde, social dialog og lovgivning.

#### 4.2.6. Resultater inden for udbudte tjenester

##### 4.2.6.1. Anerkendelse af kvalitet

Branchen anvender en række resultatindikatorer eller referencepunkter til vurdering og kontrol af sine tjenesters kvalitet. Der kan bruges præcise indikatorer til kontrol af en lang række tjenester og produktionsfaser. Kommissionen har allerede undersøgt komparativ benchmarking på tværs af transportformerne<sup>11</sup>. Dette arbejde bør fortsættes med henblik på at introducere referencepunkter for godstransportlogistik og hermed forbundne tjenester på europæisk plan. Etablering af et sæt europæiske referencepunkter vil skabe ensartethed i vurderingen af logistiske resultater. Sådanne referencepunkter anvendes allerede i dag i udstrakt grad af afskibere inden for fragtflyvning. Virksomhederne kunne også udvikle disse indikatorer yderligere til internt brug.

Benchmarking og mærkning af fremragende resultater kunne bruges på søtransport over korte afstande og havets motorveje. Et sådant kvalitetsmærke kunne på basis af erfaringer, der gøres i denne forbindelse, udstrækkes til logistikkæder, der bruger andre transportformer.

Ud over et mærke for logistikkæder eller individuelle tjenester kunne dette arbejde også føre til et bredere kvalitetsmærke for virksomheder, der dækker deres transportmæssige præstationer i almindelighed. Et sådant mærke burde medføre minimale administrative procedurer og være kompatibelt med andre eksisterende certifikater. Det ville udgøre et vægtigt markedsføringsredskab i et stærkt konkurrencepræget miljø. Tildeling af mærket kunne bl.a. ske på grundlag af miljøovervejelser og overvejelser vedrørende bedste praksis.

##### 4.2.6.2. Et net for jernbanegodstjenester

Jernbanegodstransporten lider under manglende pålidelighed og effektivitet, som bl.a. forårsages af utilstrækkelig teknisk og forvaltningsmæssig interoperabilitet og af prioriteringen af persontog på strækninger med blandet trafik. Der er behov for at gribe ind for at øge interoperabiliteten og reducere forsinkelser forårsaget af blandet trafik.

Kommissionen agter at foreslå en handlingsplan, som opmuntrer til indretning af et godsorienteret jernbanenet, som giver mulighed for dedikerede godstransportkorridorer. Sådanne korridorer ville hjælpe med at opnå betydelig bedre pålidelighed, et højere præstationsniveau og en bedre konkurrenceevne inden for international jernbanegodstransport.

#### 4.2.7. Fremme og forenkling af multimodale kæder

##### 4.2.7.1. Administrativ etstedsbetjening og et "fælles europæisk maritimt område"

Logistikstrømme, især multimodale strømme, kan støttes af administrativ etstedsbetjening eller et enkelt henvendelsessted, hvor alle toldmæssige (og beslægtede) formaliteter klares på

---

<sup>11</sup> ISL, Bremen, januar 2006.



koordineret vis, så kunden kun har et enkelt kontaktpunkt til administrationerne og kun fremsender de nødvendige dokumenter én gang. Fysiske tjek ville også blive koordineret og foregå samtidig på samme sted. Kommissionens forslag om et papirløst miljø for told og handel<sup>12</sup> udgør en ramme, der kan frembringe disse resultater og forenkle formaliteterne. Det mangler nu bare at blive vedtaget og gennemført så hurtigt som muligt.

Det er specielt vigtigt for søtransport over korte afstande, hvor et skib i fart mellem to medlemsstater forlader EU's toldområde, hver gang det forlader en havn, for så at komme ind i området igen i bestemmelseshavnen. I den nylige grønbog om en fremtidig maritim politik<sup>13</sup> for EU lancerede Kommissionen en bred debat om et "fælles europæisk maritimt område", hvor såvel skibets sejlads som godset kan følges pålideligt og sikkert langs hele ruten og dermed mindske behovet for individuelle kontroller i ren EU-intern handel.

#### 4.2.7.2. Fremme af multimodale kæder

Brugen af forskellige transportformer i en enkelt transportkæde er et nutidigt koncept. Det kræver først og fremmest en mentalitetsændring.

En nyere undersøgelse<sup>14</sup> af måder at fremme intermodalitet på brugte hovedsagelig Shortsea Promotion Centre og deres aktiviteter som forbillede for sit arbejde. Kommissionen har også overvejet denne tilgang og startet udforskning af måder at udvikle det eksisterende net af 21 Shortsea Promotion Centre<sup>15</sup> på, så det også omfatter fremme af multimodale logistikløsninger for transportkæder på land.

#### 4.2.7.3. Ansvar ved multimodal transport

Ansvar og erstatningsansvar inden for international transport er fastsat i internationale konventioner. Det indebærer ofte, at der er forskellige regler for forskellige transportformer. Det skaber en kompleks mangfoldighed af ordninger med efterfølgende friktionsomkostninger i multimodale kæder.

Afskiberne anser ikke erstatningsansvar for et væsentligt problem, især når de outsourcer logistikken til udbydere, der forvalter ansvarsspørgsmålet. Man kan normalt opnå forsikringsdækning, der omfatter en transportoperation med anvendelse af flere transportformer.

EU bør deltage i skabelsen af et multimodalt regelsæt på globalt plan. Ikke desto mindre bør man parallelt med dette arbejde undersøge merværdien af en EU-dækkende erstatningsansvarsordning, der passer bedst til de europæiske behov.

Desuden kunne der rettes op på erstatningsansvarsordningernes fragmenterede natur ved brug af et omfattende transportdokument, som ville dække og forenkle hele transporten fra dør til dør (f.eks. multimodale fragtbreve eller konnossementer). Ud over en omfattende erstatningsansvarsløsning for Europa kunne Kommissionen også undersøge merværdien af at standardisere et transportdokument til multimodale transportoperationer.

---

<sup>12</sup> KOM(2005) 609 endelig.

<sup>13</sup> KOM(2006) 275 endelig.

<sup>14</sup> "Integrated Services in the Intermodal Chain /ISIC" (integrerede tjenester i den intermodale kæde), ECORYS, november 2005.

<sup>15</sup> Se [www.shortsea.info](http://www.shortsea.info).

#### 4.2.8. Lastestandarder

Kommissionen har taget initiativ til at foreslå fælles europæiske standarder for intermodale lasteenheder i transport mellem EU-lande<sup>16</sup>.

Forslaget er opstået ud fra den nuværende mangfoldighed af forskellige konfigurationer for disse enheder, som skaber friktionsomkostninger og forsinkelser i håndteringsoperationerne mellem transportformerne. Desuden kan veksellad generelt ikke stables, og standardcontainere udnytter sjældent de dimensioner fuldt ud, der tillades i europæisk vejtransport. Den europæiske branche har behov for et bedre system for lasteenheder til transport mellem EU-lande for at reducere omkostningerne og forbedre konkurrenceevnen.

Kommissionen vil overveje egnede måder at videreudvikle europæiske standarder på området på. Det kunne også være opportunt at undersøge kompatibiliteten af enheder, der anvendes inden for fragtflyvning og andre transportformer.

Bestemmelserne om køretøjers og lasteenheders dimensioner skal svare til behovene for avanceret logistik og bæredygtig mobilitet.

### 5. VEJEN FREM

Europa har behov for avancerede kvalitetsløsninger for at bevare og forbedre sin logistikposition på verdensmarkedet. En position som center for fremragende logistiske resultater, med egnede foranstaltninger og tilskyndelser på plads, ville støtte den økonomiske, sociale og miljømæssige bæredygtighed i Europa og svække negative tendenser såsom udflytning af forretningsaktiviteter og beskæftigelse fra Europa. Samordnet modalitet og høj effektivitet i transportsystemet er også uomgængelig, hvis Europa skal kunne klare de stigende varestrømme, der dagligt transporteres ad vore infrastrukturer og vandveje.

Denne meddelelse fremlægger et sæt ideer, der kunne videreudvikles til en strategisk ramme, der tager hensyn til synspunkterne i de europæiske institutioner, blandt berørte parter og alle andre interesserede om gennemførligheden og merværdien af at udarbejde en omfattende EU-strategi for godstransportlogistik og om medtagelsen af de ovennævnte eller andre handlingsområder heri.

Nærværende meddelelse og efterfølgende høringer vil munde ud i en handlingsplan for godstransportlogistik i 2007. Planen bliver en milepæl i udviklingen af avanceret godstransportlogistik i Europa og kan, hvis det er hensigtsmæssigt, ledsages af forslag.

---

<sup>16</sup> KOM(2003) 155 endelig, som ændret ved KOM(2004) 361 endelig.