



Strasbourg, den 11.7.2023
COM(2023) 440 final

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

Grønnere godstransport

1. Indledning

Godstransport er rygraden i EU's indre marked og en vigtig faktor i vores samhandel med resten af verden. Fra transport af råvarer til levering af pakker hjem til forbrugerne fremmer logistikkæderne økonomisk vækst og jobskabelse og skaber nye muligheder for EU's virksomheder, samtidig med at forbrugerne tilbydes et bredt udvalg af produkter og transporttjenester.

I takt med at økonomien vokser, forventes fragtmængderne også at stige. Og da godstransport tegner sig for over 30 % af transportsektorens CO₂-emissioner¹ og er en betydelig kilde til luftforurenende emissioner², er dekarboniseringen af godstransporten afgørende for, at vi kan opfylde vores klima- og miljømål som fastsat i den europæiske grønne pagt. Derfor var "grønnere godstransport" et af de vigtigste initiativer i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet³.

Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet er vores køreplan, hvor målet er at gøre alle transportformer mere bæredygtige, gøre bæredygtige alternativer bredt tilgængelige i et multimodalt transportsystem og indføre de rette incitamenter til at fremme omstillingen. Handlingsplanen for nulforurening⁴ understregede yderligere behovet for at investere i mere bæredygtig transport og mobilitet for at opfylde ambitionen om nulforurening. Kommissionen har allerede fremsat en række initiativer til støtte for en grønnere godstransport. Der sættes fokus på at gøre de enkelte transportformer mere bæredygtige med hensyn til køretøjernes effektivitet og udledning, anvendelse af bæredygtige brændstoffer og etablering af den opladnings- og optankningsinfrastruktur, der er nødvendig for at dekarbonisere transporten på tværs af transportformer (Fit for 55-pakken). Et yderligere fokusområde er at sikre, at vores TEN-T-infrastruktur understøtter miljømålsætningerne (pakken om effektiv og grøn mobilitet).

Der kan og skal dog gøres mere, og det er fokus for initiativerne i Kommissionens grønne godstransportpakke. Unødvendige lovgivningsmæssige hindringer hæmmer fortsat effektiviteten i den europæiske godstransport og begrænser mulighederne for at reducere emissionerne. Forbedring af driftseffektiviteten, både inden for de enkelte transportformer og på systemniveau, er derfor en af de omkostningseffektive metoder til at gøre godstransporten grønnere. Ambitionen om at skifte til mere bæredygtige og energieffektive transportformer såsom jernbaner og indre vandveje ved at gøre dem mere attraktive er afgørende for at opnå en mere fremtidssikret godstransport. Under de rette betingelser kan digitalisering skabe

¹ Estimat baseret på PRIMES-modellen, der er udviklet og ajourføres af E3Modelling.

² Estimat baseret på PRIMES-modellen, der er udviklet og ajourføres af E3Modelling.

³ MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET — Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden ([COM/2020/789 final](#)).

⁴ MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET — Vejen til en sund planet for alle — EU-handlingsplan: "Mod nulforurening for vand, luft og jord" ([COM/2021/400 final](#)).

fordele på flere fronter: bedre drift og bedre arbejdsvilkår, samtidig med at de negative miljøpåvirkninger mindskes⁵.

Ruslands angrebskrig mod Ukraine har forstærket det presserende behov for at dekarbonisere den europæiske godstransport, som stadig i høj grad er afhængig af fossile brændstoffer. En forbedring af driftseffektiviteten kan bidrage til at gøre transportsektoren mere modstandsdygtig med hensyn til ressourcer, og det samme vil være gældende for det indre marked. Kommissionen vil fortsat fokusere på at mindske godstransportens afhængighed af fossile brændstoffer ved eksempelvis at skifte til nul- og lavemissionskøretøjer, -fartøjer og -fly og samtidig sikre afskaffelse af flaskehalse inden for forskellige transportformer og tilskynde til øget anvendelse af mere energieffektive løsninger. De seneste kriser har vist, at logistikoperatørerne relativt hurtigt kan tilpasse sig uventede omstændigheder. Det står imidlertid også klart, at fleksibiliteten afhænger af mange faktorer, herunder sammenkobling af transportformer, eksisterende infrastrukturkapacitet og koordinering i logistikkæderne for at optimere transportstrømmene og derudover en tilstrækkeligt kvalificeret arbejdsstyrke. Fleksibel inter- og multimodalitet er afgørende for at opnå et modstandsdygtigt transportsystem, der i højere grad kan reagere på fremtidige kriser.

Pakken om grønnere godstransport og andre kommende initiativer, som Kommissionen planlægger at fremlægge, har til formål at forbedre godstransportens ydeevne ved at indføre foranstaltninger til at øge effektiviteten og bæredygtigheden generelt. Foranstaltningerne skal gøre de grønne godstransportalternativer mere attraktive og konkurrencedygtige og samtidig fremme mere bæredygtige transportvalg.

Ud over denne meddelelse består pakken om grønnere godstransport nærmere bestemt af tre lovgivningsforslag, som Kommissionen vedtog den 11. juli 2023:

- revision af direktivet om vægt og dimensioner (96/53/EF)
- udkast til forordning om anvendelse af jernbaneinfrastrukturkapacitet i det fælles europæiske jernbaneanråde
- udkast til forordning om en harmoniseret ramme for opgørelse af drivhusgasemissioner fra godstransport og passagertransport (CountEmissionsEU) og
- revision af direktivet om kombineret transport (92/106/EØF), der forventes vedtaget senere på måneden.

I denne meddelelse forklares det, hvordan disse foranstaltninger passer ind i den eksisterende politiske ramme og med andre kommende forslag, der er nævnt nedenfor, såsom revisionen af direktivet om flodinformationstjenester eller revisionen af direktivet om lokomotivførere. De har alle til formål at tilvejebringe den nødvendige infrastruktur og de nødvendige køretøjer samt regler, økonomisk støtte og incitamenter, samtidig med at transportarbejdernes afgørende rolle i denne historiske omstilling fremhæves.

2. Generelle tendenser inden for europæisk godstransport

⁵ Den europæiske grønne digitale koalition har eksempelvis udviklet en metode til at vurdere de miljømæssige nettovirkninger af digitale løsninger inden for transport (<https://www.green.digitalcoalition.eu/>).

Godstransporten i EU tegnede sig i 2021 for mere end 3 400 mia. tonkilometer (tkm)⁶. Fra 2010 til 2021 steg vej- og søtransporten med henholdsvis 19,5 % og 11,8 %, mens den samlede vækst i godstransporten var på 13 %. I samme periode steg transporten via jernbane med 9,2 %, hvorimod transporten ad indre vandveje faldt med 12,4 % i tkm⁷.

Fordelingen mellem godstransportformer har kun ændret sig moderat i løbet af det seneste årti⁸. En af årsagerne bag den aktuelle sammensætning af transportformer er strukturelle økonomiske ændringer på det indre marked såsom sværindustriens aftagende betydning i EU, stigningen i e-handel og en øget afhængighed blandt industrielle aktører af just-in-time-leverancer, som kræver hurtige, direkte og pålidelige løsninger. Derfor er det vigtigere end nogensinde at sikre sammenhængende forbindelser mellem forskellige transportformer, så den forventede vækst i godstransporten så vidt muligt bliver via bæredygtige løsninger. På den måde mindsker man også trængslen på vejene og skaber besparelser for samfundet på de relaterede omkostninger⁹.

Desuden tager færdiggørelsen af det fælles europæiske jernbaneområde tid, og selv om der er gjort bemærkelsesværdige fremskridt, navnlig med hensyn til at åbne markederne for jernbanegodstransport for konkurrence, bremser interoperabilitetsproblemer stadig en betydelig vækst. På driftssiden er der behov for større fleksibilitet i planlægningen og tildelingen af jernbanekapacitet for at kunne imødekomme godstransportens særlige behov. Dertil kommer, at infrastrukturen endnu ikke har den nødvendige tilgængelighed og kvalitet til, at det indre marked kan fungere hensigtsmæssigt. Den forskelligartede gennemførelse af infrastrukturstandarder forhindrer drift af godstog med højere kapacitet, og der er stadig væsentlige mangler, såsom manglende forbindelser på tværs af grænserne og mangel på omladningsterminaler. En afhjælpning af de nævnte mangler vil også gøre jernbanesektoren mere modstandsdygtig i tilfælde af kriser¹⁰.

EU's godstransportsektor har allerede været nødt til at øge modstandsdygtigheden i de senere år. De grønne baner, der blev indført blot få dage efter covid-19-pandemiens udbrud i Europa, sikrede uafbrudte transporttjenester og begrænsede afbrydelserne af de EU-dækkende forsyningskæder¹¹. Derved reducerede man virkningerne af covid-19-restriktionerne og støttede den økonomiske genopretning, samtidig med at transportarbejdernes sundhed og sikkerhed blev varetaget. EU's lufthavne fungerede også

⁶ Tallet omfatter luft- og søtransport inden for EU, men ikke transportaktiviteter mellem EU og resten af verden.

⁷ Luftgodstransport stod for 2,4 mia. tkm i 2021, og det er en stigning på ca. 29 % i forhold til 2010.

⁸ Søtransport dominerer i vid udstrækning godstransport til og fra lande uden for EU. Vejtransport udgør halvdelen af fordelingen på transportformer for godstransport inden for EU, mens jernbanegodstransportens andel af transporten er faldet marginalt fra 12,4 % i 2010 til 11,9 % i 2021. Indlandsskibsfartens (lave) andel faldt også fra 5,1 % til 4 %.

⁹ For eksempel anslås trængselsomkostningerne for vejtransport til 230 mia. EUR om året eller 1,8 % af EU's BNP. Kilde: SWD(2020) 331 final.

¹⁰ Det kunne eksempelvis sikre, at det blev lettere at etablere alternative jernbanetjenester ved driftsforstyrrelser såsom hændelsen ved Rastatt i sommeren 2017. Den 12. august 2017 kollapsede en tunnel ved Rastatt i Tyskland, og det betød afbrydelse af den internationale jernbanegodstransport og lukning af strækningen frem til oktober 2017. I en undersøgelse udarbejdet af interessentorganisationerne er tabene anslået til ca. 2 mia. EUR.

¹¹ MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN om indførelse af grønne baner i henhold til retningslinjerne for grænseforvaltningsforanstaltninger for at beskytte sundheden og sikre adgangen til varer og vigtige tjenesteydelser ([C\(2020\) 1897 final](#)).

som knudepunkter for distribution af covid-19-vacciner i og uden for Unionen¹². Klimaforandringerne og ekstreme vejrforhold såsom tørke, hedebølger og oversvømmelser har også lagt et alvorligt pres på driften af forskellige former for godstransport.

Ruslands angrebskrig mod Ukraine har yderligere sat modstandsdygtigheden i den europæiske godstransport på prøve. Samtidig udviste sektoren en resolut og vellykket reaktion på Ukraines anmodning om hjælp, efter at Rusland havde blokeret havnene i Sortehavet. Takket være den fælles indsats fra EU's medlemsstater, Ukraine, Moldova, internationale partnere og Kommissionen er solidaritetsbanerne¹³ blevet en livline for Ukraines økonomi og den globale fødevarerikkerhed, og de danner ryggrad i de nye forbindelseslinjer til EU. De forbindelser er kommet for at blive.

I fremtiden¹⁴ forventes godstransportaktiviteterne at stige med ca. 25 % frem til 2030 og med 50 % frem til 2050 i forhold til 2015¹⁵. Den forventede vækst udgør en betydelig udfordring set ud fra et miljømæssigt synspunkt på grund af emissioner af drivhusgasser, luftforurenende stoffer og støj, medmindre godstransporten gøres mere bæredygtig.

3. De seneste tiltag til at gøre godstransporten mere bæredygtig

Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet fra 2020 er en ambitiøs køreplan for at bringe europæisk transport på rette spor i fremtiden. Den fastsætter en række milepæle på vejen mod bæredygtig mobilitet, herunder for godstransporten, såsom forøgelse af jernbanegodstransporten med 50 % frem til 2030, fordobling af jernbanegodstransporten frem til 2050 og forøgelse af transporten ad indre vandveje og nærskibsfart med 25 % frem til 2030 og med 50 % frem til 2050¹⁶.

Siden lanceringen af strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet i december 2020 har Kommissionen allerede skabt resultater. Med "**Fit for 55**"-pakken fra 2021 blev der indført politikker, der skal gøre de enkelte transportformer mere bæredygtige. Der er opnået enighed mellem medlovgiverne om at fremme udbredelsen af bæredygtige brændstoffer inden for luftfart (ReFuelEU Aviation)¹⁷ og inden for søtransport (FuelEU Maritime)¹⁸. I aftalen om forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer¹⁹ fastsættes en minimumsgrænse for ladestandere og brinttankstationer langs det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og i

¹² Lufthavnen i Bruxelles fungerede som knudepunkt for distribution af Pfizer-vacciner til Europa og resten af verden.

¹³ MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET En handlingsplan for solidaritetsbaner mellem EU og Ukraine for at lette Ukraines landbrugsekспорт og bilaterale handel med EU ([COM/2022/217 final](#)).

¹⁴ I overensstemmelse med udviklingen under de nuværende tendenser og politikker (dvs. referencescenariet).

¹⁵ Estimat baseret på PRIMES-modellen, der er udviklet og ajourføres af E3Modelling.

¹⁶ Sammenlignet med 2015.

¹⁷ Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport ([COM/2021/561 final](#)).

¹⁸ Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF ([COM/2021/562 final](#)).

¹⁹ Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU ([COM/2021/559 final](#)).

transportnettets byknudepunkter. Sikre parkeringsområder, som også er egnede som genopladningssteder, er afgørende i denne henseende, og Kommissionen gentager, at der er behov for ambitiøse målsætninger om at udvikle sådanne sikre parkeringsområder sideløbende med TEN-T-nettet. Desuden indeholder aftalen om **direktivet om vedvarende energi**²⁰ mere ambitiøse mål for transportsektoren²¹.

Desuden vil de foreslåede CO₂-standarder for tunge køretøjer²² samt de foreslåede **nye Euro 7-emissionsstandarder**²³ sikre, at CO₂-emissioner og andre forurenende emissioner fra nyligt solgte køretøjer, der anvendes til godstransport, vil blive sænket betydeligt. Desuden vil de nye Euro 7-emissionsstandarder begrænse den forurenende udledning fra bremses og dæk og bidrage yderligere til at opfylde de nye og strengere luftkvalitetsstandarder, som Kommissionen har foreslået, navnlig i byerne.

Behovet for at indføre moderne transportinfrastruktur og relevante trafikstyringssystemer blev behandlet i forslaget om at revidere **TEN-T-forordningen**²⁴. Kommissionen har eksempelvis foreslået at forbedre kvalitetsstandarderne for nettene, f.eks. ved at medtage en ny infrastrukturstandard for læsseprofilen (P400) og gennem operationelle mål for jernbanegodstransport. Udbygningen af ERTMS (European Rail Traffic Management System) vil blive fremskyndet og bør være afsluttet senest i 2040, så godstog let kan krydse grænserne. TEN-T-hovednetkorridorerne og godstogskorridorerne vil blive lagt sammen i ni "europæiske transportkorridorer", således at infrastrukturplanlægningen opfylder de generelle driftsbehov i jernbanegodstransporten. For transport ad indre vandveje indfører revisionen af TEN-T begrebet "god navigationsstatus", således at medlemsstaterne sikrer minimumsstandarder for europæiske vandveje baseret på referencevandniveauer for et fastsat antal dage om året, samtidig med at miljøpåvirkninger undgås eller afbødes, og der tages hensyn til målene om at opnå en god vandtilstand i henhold til EU-retten²⁵. Ved revisionen af TEN-T bliver der også stillet krav om flere omladningsterminaler, og der er fastsat mål for sikring af tilstrækkelig terminalkapacitet, så alle transportformer kan kombineres mere effektivt.

²⁰ Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF for så vidt angår fremme af energi fra vedvarende energikilder og om ophævelse af Rådets direktiv (EU) 2015/652 ([COM/2021/557 final](#)).

²¹ Med aftalen får medlemsstaterne mulighed for at vælge mellem et bindende mål om en reduktion af drivhusgasintensiteten i transportsektoren på 14,5 % ved brug af vedvarende energi frem til 2030 eller en bindende andel på mindst 29 % vedvarende energi ud af det endelige energiforbrug i transportsektoren senest i 2030.

²² Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om ændring af forordning (EU) 2019/1242 for så vidt angår skærpelse af præstationsnormerne for nye tunge køretøjers CO₂-emissioner og indarbejdning af indberetningsforpligtelser og om ophævelse af forordning (EU) 2018/956 ([COM/2023/88 final](#)).

²³ Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 ([COM/2022/586 final](#)).

²⁴ Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og forordning (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013 ([COM/2021/812 final](#)).

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger.

Udviklingen af TEN-T er blevet støttet via Connecting Europe-faciliteten (CEF), samhørighedspolitikken og siden 2021 også genopretnings- og resiliensfaciliteten. I perioden 2014-2020 bidrog CEF Transport med 23 mia. EUR i EU-støtte til transportinfrastrukturprojekter. I perioden 2021-2027 har CEF Transport allerede tildelt 13,1 mia. EUR af det samlede disponible budget på 25,6 mia. EUR. Langt størstedelen af de støttede projekter vedrører bæredygtige transportformer såsom jernbaner, søtransport og transport ad indre vandveje samt infrastruktur for alternative brændstoffer og intelligente trafikstyringssystemer. Samlet set bidrager ca. 80 % af midlerne fra CEF Transport til EU's klimamål i overensstemmelse med den grønne pagt. I perioden 2021-2027 er der under samhørighedspolitikken afsat 25,1 mia. EUR til støtte af TEN-T — heraf mere end to tredjedele til bæredygtige transportformer.

Der er også gjort fremskridt med at sikre, at principperne "forureneren betaler" og "brugeren betaler" gennemføres hurtigst muligt inden for alle transportformer. Det skal sikre lige konkurrencevilkår mellem transportformerne og skabe et forretningsgrundlag, så godstransportoperatørerne kan vælge den mest bæredygtige transportmulighed. I den forbindelse muliggør det reviderede **eurovignetdirektiv**²⁶, der nu er i kraft, mere effektive og grønnere vejafgiftsregler. I forbindelse med den foreslåede revision af **energibeskatningsdirektivet**²⁷ har Kommissionen også foreslået ajourførte beskatningsregler for motorbrændstoffer, der tager hensyn til deres miljøpræstationer. Desuden vil udvidelsen af **EU's emissionshandelssystem (ETS)** til at omfatte sø- og vejtransportsektoren sikre, at omkostningerne ved CO₂-emissioner afspejles i de endelige omkostninger ved disse tjenester, mens de ajourførte ETS-regler for luftfart vil fremskynde gennemførelsen af princippet om, at forureneren betaler, ved at udfase gratis kvoter til sektoren senest i 2026.

4. Yderligere foranstaltninger til grøn godstransport

På trods af de foranstaltninger, der hidtil er indført, er godstransporten stadig omfattet af unødvendige lovgivningsmæssige hindringer og underlagt markedssvigt. Det bremser også dekarboniseringen og reduktionen af godstransportsektorens forurening. De foranstaltninger, som Kommissionen har foreslået for grøn godstransport, afhjælper ineffektiviteten både på modal- og systemniveau. Takket være en række vigtige støtteforanstaltninger, der opsummeres nedenfor, vil kvaliteten og tilgængeligheden af bæredygtige transporttjenester blive forbedret — til gavn for alle.

4.1 Forbedring af de enkelte transportformers driftseffektivitet

Ca. 50 % af den volumen, der transporteres med **jernbanegodstransport**, transporteres på tværs af landegrænser (sammenlignet med 7 % af passagertrafikken)²⁸, og dermed har sektoren en klar europæisk dimension. De nuværende regler for forvaltning og tildeling af netkapacitet fungerer imidlertid ikke hensigtsmæssigt, og de er særligt uhensigtsmæssige for grænseoverskridende trafik og godstrafik. I store træk er den nuværende proces årlig, national

²⁶ Direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer og direktiv (EU) 2022/362 om ændring af direktiv 1999/62/EF, 1999/37/EF og (EU) 2019/520, for så vidt angår afgifter på køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer.

²⁷ Forslag til RÅDETS DIREKTIV om omstrukturering af EU-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (omarbejdning) (COM/2021/563 final).

²⁸ I 2019.

og manuel. Med en årlig fastlæggelse af køreplaner er det ikke muligt at tilgodese de forskellige jernbanekunders behov: stabile køreplaner, tidlig reservation af billetter til passagerer og fleksible togafgange, der er tilpasset "just-in-time"-forsyningskæder for speditører. Det nationale fokus og den manglende koordinering på tværs af grænserne resulterer ofte i, at de tog, der kører på tværs af landegrænser, og hvoraf mange er godstog, har unødigt ventetid ved grænserne, mens manglende koordinering af banearbejder på de nationale net forstyrrer trafikken mere end nødvendigt. Endelig er brugen af interoperable digitale værktøjer til forvaltning af kapacitet og udveksling mellem infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder stadig begrænset.

Forordningen om godstogskorridorer²⁹ havde til formål at afhjælpe nogle af disse mangler, men evalueringen heraf³⁰ viste, at netkapaciteten ikke kan forvaltes effektivt ved at skelne mellem korridorer og resten af nettet og ved at betragte gods- og passagertrafik separat. Kommissionen foreslår derfor nu **foranstaltninger til bedre forvaltning og koordinering af den internationale jernbanetrafik**³¹ i form af en revision af hele rammen for kapacitetsforvaltning og konsolidering af rammen i én enkelt retsakt. Med udgangspunkt i det industriledede projekt Timetable Redesign (omlægning af køreplaner) skal forslaget give infrastrukturforvalterne større fleksibilitet med hensyn til både langsigtet strategisk planlægning og kortsigtet kapacitetstildeling. Resultatet bliver en mere effektiv udnyttelse af jernbanekapaciteten for alle typer trafik. Koordineringen på tværs af grænserne vil også blive forbedret, da infrastrukturforvalterne vil skulle fastlægge fælles principper og procedurer og høre alle relevante interessenter via strukturerede processer. Øget brug af og interoperabilitet i digitale værktøjer vil blive fremmet. Forskellige typer togtjenester kan afvikles sideløbende på jernbanenettet, men det kræver korrekt forvaltning og samarbejde. Kommissionens forslag vil navnlig forbedre koordineringen på tværs af grænserne og dermed lette etableringen af nye grænseoverskridende tjenester, herunder nattog til passagertransport mellem Europas hovedstæder og regioner og fjerngodstransport.

Forslaget forventes at forbedre jernbanetjenesternes præcision og pålidelighed og at mindske indvirkningen på jernbanetrafikken, når der udføres arbejder på infrastrukturen. Ved at øge jernbanernes andel af godstransporten opnås også positive miljøvirkninger, idet energieffektiviteten forbedres, og samtidig kan udledning af drivhusgasser og forurenende stoffer samt trafikulykker og trængsel reduceres.

En revision af reglerne om **certificering af lokomotivførere** vil også føre til en bedre udnyttelse af jernbanegodstransportens kapacitet. Revisionen skal sikre en yderligere harmonisering af kravene til uddannelse og certificering i hele EU og øge lokomotivførernes mobilitet på tværs af grænser og tilskynde til indførelse af digitale teknologier. De nuværende regler kræver ofte, at tog skifter lokomotivfører ved landegrænserne. Det kræver ekstra stop ved grænserne, og det påvirker effektiviteten, forhindrer optimal udnyttelse af jernbanekapaciteten, øger rejsetiden og omkostningerne ved grænseoverskridende jernbanetransport, samtidig med at det reducerer modstandsdygtigheden over for forstyrrelser i systemet.

²⁹ Forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport.

³⁰ Evaluering af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport — Publikationskontoret (europa.eu).

³¹ COM(2023) 443.

Indførelsen af digitale automatiske koblinger (DAC) bliver en banebrydende faktor for europæisk jernbanegodstransport. Med DAC bliver det muligt at anvende hurtigere og tungere tog. Det kan reducere gennemløbstiden på togstationerne og dermed frigøre infrastrukturkapacitet og samtidig sikre en mere nøjagtig lokalisering af fragtgods via digitale værktøjer, hvilket er afgørende for en bedre planlægning af den logistikmæssige drift. DAC forventes således at medføre betydelige fordele for sektoren som helhed i form af både større kapacitet og lavere omkostninger. Det er på tide, at sektoren for jernbanegodstransport og medlemsstaterne med støtte fra de relevante finansielle institutioner i EU finder nye finansieringsressourcer, så DAC kan blive til en realitet i Europa. EU har allerede mobiliseret forsknings- og innovationsmidler for at støtte udviklingen af DAC — navnlig via det europæiske DAC-gennemførelsesprogram, der forvaltes af fællesforetagendet for Europas jernbaner. Nationale erhvervsfremmebanker, forretningsbanker og eventuelt institutionelle investorer (f.eks. pensionsfonde og forsikringsselskaber) kan mobiliseres til støtte for investeringsbehovene, og Den Europæiske Investeringsbank har udpeget investering i jernbanesektoren til en af sine prioriteter, herunder indførelse af nye teknologier. Kommissionen er med hjælp fra fællesforetagendet for Europas jernbaner i færd med at udvikle en omfattende migrationsstrategi for at koordinere udrulningen.

I lighed med jernbanegodstransport og som understreget i NAIADES III-handlingsplanen³² har **sejlads ad indre vandveje** også brug for et kraftigt løft. Digitalisering er afgørende for at forbedre navigations- og trafikstyringens effektivitet, pålidelighed og konkurrenceevne og også for at sikre en bedre integration af sektoren i de bredere multimodale kæder og reducere emissionerne. Samtidig skal der i forbindelse med den videre udvikling af sejlads ad indre vandveje tages hensyn til EU's relevante miljøregler, der omhandler de indre vandveje. Selv om **direktivet om flodinformationstjenester** (RIS-direktivet) har medført en øget driftseffektivitet i transporttjenesterne ad indre vandveje gennem en harmonisering på EU-plan, er der stadig plads til forbedringer. Den opnåede grad af harmonisering varierer for de forskellige RIS-teknologier, ajourføringen og vedtagelsen af tekniske standarder går stadig for langsomt, og de digitale værktøjer kan anvendes mere effektivt. Den kommende revision af RIS-direktivet har til formål at afhjælpe disse mangler.

Samtidig vil en mere effektiv **vejtransport** fortsat være afgørende for godstransporten og navnlig for transporten de sidste kilometer. Det er derfor afgørende at nedbringe emissionerne fra vejgodstransporttjenesterne, da tunge køretøjer stadig tegner sig for ca. 28 % af vejtransportens CO₂-emissioner³³ og er en betydelig kilde til luftforurening³⁴. Overgangen til tunge køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, navnlig tunge nulemissionskøretøjer, er i gang, men det tager tid, selv med de foreslåede præstationsnormer for lastbilers CO₂-udledning. Der skal gøres mere for at opnå energibesparelser og effektivitetsgevinster. De mange divergerende nationale regler og standarder og den juridiske usikkerhed med hensyn til, hvilke regler der gælder for visse køretøjstypers grænseoverskridende operationer, forsinker også overgangen til nulemissionskøretøjer. Det

³² MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSDUDVALGET — NAIADES III: Fremme af en fremtidssikret transport ad indre vandveje i Europa ([COM/2021/324 final](#)).

³³ Kilde: EU-transport i tal, statistisk lommebog 2022.

³⁴ Tunge køretøjer tegnede sig også for 34 % af vejtransportens nitrogenoxidemissioner i 2020 og er kilde til anden luftforurening såsom partikelforurening, hvilket især er et problem i forbindelse med transport i og tæt på bycentre.

afholder sektoren fra at anvende løsninger, der kan mindske miljøpåvirkningen pr. transporteret tonkilometer, såsom det europæiske modulsystem, hvis sådanne løsninger bliver vedtaget af nabomedlemsstater.

Revisionen af direktivet om vægt og dimensioner³⁵ skal bidrage til at gøre vejtransport mere effektiv og bæredygtig på flere måder. For det første skal revisionen støtte en omstilling til nulemissionsflåder af tunge køretøjer gennem incitamenter såsom at muliggøre yderligere lastkapacitet for tunge køretøjer med nulemissionsdrivaggregater. Det vil sikre, at investeringer i nulemissionsdrivaggregater ikke blot forhindrer tab af lastkapacitet men også giver øget nyttelast, hvis nulemissionsteknologier bliver lettere eller mindre. For det andet vil det reviderede direktiv også afhjælpe den ineffektivitet, som de nuværende regler medfører. Ved at harmonisere reglerne for anvendelse af længere og/eller tungere erhvervskøretøjer i grænseoverskridende operationer, hvor kørsel med sådanne køretøjer er tilladt i nabomedlemsstater, vil administrative hindringer for grænseoverskridende transport blive fjernet med revisionen, og den operationelle og miljømæssige effektivitet vil blive forbedret. For det tredje vil håndhævelse og overvågning blive styrket ved revisionen, idet det kræves, at der anvendes vejningsmekanismer, der er indbygget i vejinfrastrukturen, til automatisk detektion af overlastede køretøjer, og ved at fremme yderligere arbejde med ordninger for intelligent adgang. Det er vigtigt at sikre, at det rette køretøj med den rette last kører på den rette vej på det rette tidspunkt, da det vil bidrage til at reducere effekten på miljøet, infrastrukturen, menneskers sundhed og sikkerhed og samfundet.

Den kommende **køretøjsikkerhedspakke** skal styrke indsatsen for at reducere luftforurenende stoffer og støjmissioner i vejsektoren med foranstaltninger, der giver mulighed for bedre emissionsprøvning i forbindelse med periodiske syn og ved vejkontrol, og den **kommende revision af EU-reglerne om udrangerede køretøjer** og om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til deres genbrugelighed, genvindelighed og nyttiggørelsesmuligheder³⁶ kommer for første gang til at omfatte lastbiler og påhængskøretøjer.

4.2 *Forbedring af godstransportens driftseffektivitet på systemniveau*

Bæredygtig godstransport skal være multimodal. Den bør udnytte styrkerne i de enkelte transportformer, f.eks. miljøpræstation og energibesparelse pr. tkm jernbanetransport og transport ad indre vandveje, og vejtransportens fleksibilitet og pålidelighed. Det kompliceres af manglen på infrastruktur, navnlig passende multimodale terminaler. Men med multimodalitet bliver det muligt at skabe bedre tjenester for forbrugere og virksomheder og sikre bedre miljøpræstation og lavere omkostninger.

Internalisering af eksterne omkostninger vil føre til, at forurenere og brugere får ansvar for de omkostninger, de genererer, og træffer valg, der også er bedre for samfundet. Indtil denne internalisering af omkostningerne er nået³⁷, skal den ikke-vejgående og intermodale transport — der omfatter jernbanetransport, transport ad indre vandveje og nærskibsfart i kombination

³⁵ COM(2023) 445.

³⁶ Direktiv 2000/53/EF og direktiv 2005/64/EF.

³⁷ Af strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet fremgår følgende: "Kommissionen vil derfor forfølge et omfattende sæt foranstaltninger for at sikre fair og effektiv prissætning for alle transportformer. Emissionshandel, infrastrukturafgifter, energi- og køretøjsafgifter skal samles i en gensidigt kompatibel, komplementær og sammenhængende politik."

med begrænsede vejstrækninger — støttes for at sikre, at den er priskonkurrencedygtig i forhold til vejtransporten. **Revisionen af direktivet om kombineret transport** vil sigte mod at gøre intermodal transport mere konkurrencedygtig. Kommissionen overvejer muligheden for at medtage en række lovgivningsmæssige, operationelle og økonomiske foranstaltninger, f.eks. at sikre, at vejstrækninger i internationale intermodale transporter behandles på samme måde som internationale vejtransporter, når de benytter ikke-hjemmehørende transportvirksomheder. Fremme af intermodal transport kan øge godstransportsystemets drifts- og energieffektivitet og samtidig sikre "dør til dør"-tjenester af samme kvalitet som vejtransport. Der foreslås en fuldstændig revision af principperne, hvor intermodale operationer, der bliver omfattet af det reviderede CTD, defineres ud fra besparelser på eksterne omkostninger, og det vil fremme de operationer, der bidrager mest til bæredygtig godstransport. Medlemsstaternes støtte til intermodal transport, der er omfattet af CTD, skal også overholde **statsstøttere** reglerne.

Revisionen af direktivet om vægt og dimensioner giver yderligere incitamentter til intermodal transport ved at muliggøre yderligere lastkapacitet for tunge køretøjer, der indgår i intermodal transport, og for intermodal transport, der ikke er containerbaseret. Den revision af de **tekniske specifikationer for interoperabilitet på jernbaneområdet**, der er planlagt til sommer, vil også støtte intermodal drift ved at forbedre interoperabiliteten mellem jernbane og vej. Arbejdet i **Den Europæiske Unions Jernbaneagentur** (ERA) med at fjerne forældede nationale regler vil fortsat være af afgørende betydning for gennemførelsen af et fælles europæisk jernbaneområde.

Pålidelige og sammenlignelige oplysninger til virksomheder og forbrugere om godstransporttjenesters CO₂-fodaftryk kan i høj grad tilskynde dem til at vælge grønnere transportløsninger — uden konsekvenser for de offentlige finanser. Samtidig kan større gennemsigtighed vedrørende transporttjenesternes miljøpræstation være et meget effektivt redskab, ikke blot til at stimulere adfærdsændringer på markedet, men også til at støtte transportarrangørers og operatørers investeringsbeslutninger med henblik på at reducere emissioner og omkostninger.

CountEmissionsEU³⁸ fastlægger en fælles ramme for beregning af dør-til-dør-drivhusgasemissioner for transporttjenester baseret på en internationalt anerkendt standard³⁹. Pålidelige data om drivhusgasemissioner vil sætte transportoperatørerne i stand til effektivt at benchmarke deres tjenester, og forbrugerne — det være sig virksomheder eller enkeltpersoner — vil kunne træffe informerede valg om de mindst kulstofintensive transport- eller leveringsmuligheder. Virksomheder, der beregner disse emissioner, skal basere sig på og anvende den fælles ramme, når de vælger at offentliggøre oplysninger eller dele dem med forretningspartnere eller individuelle transportbrugere.

Som fremhævet i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet bør den fremtidige mobilitet omfatte papirløse muligheder inden for alle transportformer, både for fagfolk og individuelle chauffører. Digitalisering kan også bidrage til at mindske de administrative byrder og føre til indførelse af nye forretningsmodeller. Deling af relevante data og oplysninger kan i væsentlig grad forbedre multimodale logistikkæders operationelle effektivitet ved at gøre det muligt for brugerne at spore og planlægge forsendelserne. Adgang

³⁸ COM(2023) 441.

³⁹ ISO 14083:2023, Kvantificering og rapportering af drivhusgasemissioner opstående i transportkæder, <https://www.iso.org/standard/78864.html>.

til elektroniske certifikater og godstransportinformation vil også fremme den digitale omstilling. Med gennemførelsen af **forordningen om elektronisk godstransportinformation** etableres et EU-dækkende netværk af certificerede digitale platforme til udveksling af lastrelaterede B2A-oplysninger. I fremtiden kan de også anvendes til anden B2A-udveksling (f.eks. oplysninger om fører, operatør og køretøjer) samt til støtte for B2B-kommunikation. Forordningen om det **europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt** vil spille en vigtig rolle med hensyn til at forbedre effektiviteten i nærskibsfarten, som i dag er underlagt besværlige og forskelligartede meldeforpligtelser mellem havneanløb. Begge forordninger er ved at blive gennemført og forventes at træde i kraft i 2025.

Der er allerede gjort gode fremskridt inden for rammerne af det **digitale transport- og logistikforum**, som arbejder på et koncept og værktøjer til en bredere multimodal ramme for dataudveksling. Den kommende **meddelelse om det europæiske mobilitetsdataområde** skal redegøre for Kommissionens planer på området.

5. Investering i grøn omstilling af godstransport

Omstillingen er allerede i gang i sektoren, og Kommissionen anerkender fuldt ud, at denne omstilling er vigtig — og det samme gælder investeringsbehovene. De yderligere private og offentlige investeringer, der er nødvendige for at forberede transportsektoren til en bæredygtig fremtid, anslås til 205 mia. EUR om året mellem 2021 og 2030 sammenlignet med årtiet før⁴⁰. Udfordringen består derfor i at kombinere offentlige og private investeringer hensigtsmæssigt, navnlig ved hjælp af finansielle instrumenter (herunder betingelser for lån og for kombinerede tilskud og lån) for at sikre hurtig etablering af opladningsinfrastruktur og anden infrastruktur til alternative brændstoffer samt fornyelse af køretøjsflåder, navnlig ved hurtigere at udligne forskellene mellem købspriserne på køretøjer, fly og fartøjer til fossile brændstoffer og nulemissionskøretøjer, -fly og -fartøjer for at reducere de samlede omkostninger ved ejerskab af sidstnævnte. Der er behov for et større samarbejde og opfølgning på EU-plan. Kommissionen vil — inden for rammerne af forummet for bæredygtig transport — samle de relevante markedsaktører fra transport og energi for at finde løsninger på de samlede investeringer i bæredygtig godstransport, så hele sektoren dækkes.

Elektrificering af godstransporten kræver eksempelvis en koordineret sektorintegration⁴¹. I **TEN-E-forordningen**⁴² understreges betydningen af grænseoverskridende intelligente elnet med særlig vægt på mulighederne for at integrere begge sektorer, f.eks. via grænseoverskridende opladningsnet med høj kapacitet langs motorveje. Fremme af synergi

⁴⁰ Det omfatter investeringer i køretøjer/fartøjer/luftfartøjer og opladnings- og optankningsinfrastruktur. Det omfatter ikke investeringer i infrastruktur såsom veje eller jernbaner. De er rapporteret i 2022-priser med brug af en deflator på 1,1588. Kilde: SWD(2023) 68 final.

⁴¹ Betydningen heraf afspejles i EU's energilovgivning, hvor eldistributionssystemoperatørerne i henhold til direktiv (EU) 2019/944 om elektricitet skal udarbejde netudviklingsplaner og fastsætte planlagte investeringer med særlig vægt på den primære distributionsinfrastruktur, der er nødvendig for at forbinde ny produktionskapacitet og nye belastninger. Selv om planerne for elnetene kan omfatte ladestandere til elektriske køretøjer, risikerer lange svartider fra netoperatørerne på anmodninger om netforbindelser til ladestandere at forsinke den nødvendige etablering af højeffektladestandere, navnlig for tunge køretøjer. Kommissionen vil også være opmærksom på behovet for hurtigere tilladelser, f.eks. til opladningsinfrastruktur og energinetttilslutninger, samtidig med at Kommissionen sikrer den nødvendige miljøbeskyttelse og offentlighedens deltagelse som fastsat i den relevante EU-lovgivning.

⁴² Forordning (EU) 2022/869 om den transeuropæiske energiinfrastruktur.

mellem transport- og elsektoren og fremme af et mere bæredygtigt og elektrificeret system kræver en betydelig opgradering af EU's elnet. Allerede i 2030 er der behov for investeringer på 584 mia. EUR for at dække behovet i EU's elnet.

Med hensyn til offentlige investeringer vil Kommissionen fortsat mobilisere **EU-programmer** (Connecting Europe-faciliteten, InvestEU, Horisont Europa samt regionale fonde og samhørighedsfonde) for at støtte grønnere godstransport. Formålet er at afhjælpe flaskehalse i infrastrukturen og støtte digitalisering og innovation. For eksempel er oprettelsen af **fællesforetagendet for Europas jernbaner** under Horisont Europa et bevis på EU's engagement i forskning og innovation på jernbaneområdet. På grundlag af det arbejde, som fællesforetagendet Shift2Rail har udført, har det nye partnerskab gjort "omstilling af Europas jernbanegodstransport" til et flagskibsprojekt med fokus på udbredelsen af innovative løsninger på markedet for jernbanegodstransport — både DAC og automatiserings- og signalsystemer. Arbejdet i de andre europæiske partnerskaber, der er oprettet under Horisont Europa, vil bidrage yderligere til dekarboniseringen af transportsektoren gennem forsknings- og innovationsaktiviteter⁴³. **Genopretnings- og resiliensfaciliteten** giver også mulighed for at fremskynde etableringen af hårdt tiltrængt yderligere terminalkapacitet og modernisering af jernbanegodstransporten og transporten ad indre vandveje. På grundlag heraf er støtte til nulemissionstransport og den tilhørende infrastruktur også et af de centrale mål for **REPowerEU**, der skal sætte medlemsstaterne i stand til at integrere denne dimension i planerne om at mindske afhængigheden af fossile brændstoffer.

Medlemsstaterne vil fortsat bruge **indtægter fra EU ETS** på klima- og energiprojekter, herunder jernbanegodstransport. Innovationsfonden, der også finansieres af indtægterne fra ETS, bliver udvidet og skal fortsat støtte dekarboniseringen af transportsektoren. Moderniseringsfondens prioriterede investeringer er blevet udvidet, så de nu omfatter infrastruktur til nulemissionsmobilitet.

I betragtning af det nuværende pres på de nationale budgetter og EU-budgettet og de massive investeringer, der kræves i forbindelse med den grønne og den digitale omstilling, vil offentlig støtte alene imidlertid ikke være tilstrækkeligt. Kommissionen vil fortsat samarbejde med Den Europæiske Investeringsbank og de nationale erhvervsfremmende banker og hjælpe dem med at målrette långivningen i overensstemmelse hermed. Desuden vil Kommissionen fortsat arbejde på at fastlægge de rette rammer for at fremme private investeringer. Kommissionen mener, at der er ved at opstå lovende forretningsmodeller, hvor finansielle investorer kombinerer offentlig støtte såsom tilskud eller offentlige lavrentelån med private investeringer for at yde støtte til transportoperatører både til udrulning af opladningsinfrastruktur på deres faciliteter og til indførelse af særlige instrumenter, der kan sænke de samlede ejeromkostninger for nulemissionslastbiler, og dermed fjernes to centrale hindringer for omstillingen. Kommissionen vil fremme sådanne finansielle instrumenter, herunder over for institutioner som Den Europæiske Investeringsbank og nationale erhvervsfremmebanker i medlemsstaterne.

⁴³ 2Zero fremmer med udgangspunkt i det tidligere EGVI-partnerskab teknologisk udvikling inden for vejtransport med henblik på at fremskynde overgangen til nulemissionsmobilitet. Fællesforetagendet for ren brint har særligt fokus på tunge brændselscellekøretøjer, mens CCAM støtter innovation inden for automatiseret godstransport.

Samtidig vil Kommissionen fortsat arbejde på at fastlægge de rette rammer for at fremme private investeringer. **EU-klassificeringssystemet** har eksempelvis til formål at bidrage til at kanalisere kapital over i bæredygtige økonomiske aktiviteter ved klart at definere, hvilke aktiviteter der betragtes som grønne⁴⁴. Hvis de seneste ajourføringer af **klassificeringsrammen**⁴⁵ vedtages som planlagt, vil der blive fastsat tekniske screeningskriterier for en lang række bæredygtige transportformer, navnlig godstransport og infrastruktur. I et sådant scenario vil den **europæiske standard for grønne obligationer**⁴⁶, der er baseret på EU-klassificeringssystemet, også bidrage til at mobilisere yderligere private investeringer i grønnere godstransport.

6. Vigtige arbejdstagere inden for grøn godstransport

Manglen på transportarbejdere truer de europæiske godstransporttjenester — og deres fremtid⁴⁷. Alle transportformer oplever allerede mangel på personale, og dette vil blive yderligere forværret, efterhånden som den aldrende arbejdsstyrke i transportsektoren går på pension, og efterspørgslen efter godstransport stiger. Arbejdskraftmanglen skyldes ofte forskellige faktorer, herunder vanskelige arbejdsvilkår, såsom lange arbejdstider, perioder væk fra hjemmet og mangel på faglig udvikling samt demografiske udfordringer. For at løse arbejdskraftmanglen skal der både tiltrækkes flere arbejdstagere til sektoren, og den nuværende arbejdsstyrke skal sættes i stand til at udnytte de eksisterende muligheder, f.eks. vedrørende den grønne og den digitale omstilling.

Kommissionen har gjort en indsats for at forbedre arbejdsvilkårene og gøre transportsektoren mere attraktiv for arbejdstagerne gennem et stærkt engagement i **arbejdsmarkedsdialogen**⁴⁸ og andre initiativer såsom **Women in Transport — Platform for Change**⁴⁹ og **netværket af ambassadører for mangfoldighed inden for transport**⁵⁰. På det seneste har **det europæiske år for jernbanetransport 2021** været en fremragende mulighed for at sætte fokus på jernbanetransporten som en attraktiv arbejdsgiver, og sektoren udnyttede muligheden, f.eks. ved at indgå aftale med arbejdsmarkedets parter om ansættelse af kvinder i jernbanesektoren⁵¹. Det europæiske år for færdigheder 2023⁵² bygger videre på indsatsen og sætter fokus på de færdigheder, der er nødvendige for fremtidens transportsektor.

⁴⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/852 af 18. juni 2020 om fastlæggelse af en ramme til fremme af bæredygtige investeringer og om ændring af forordning (EU) 2019/2088 tilgængelig på: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=celex%3A32020R0852>.

⁴⁵ https://finance.ec.europa.eu/publications/sustainable-finance-package-2023_en.

⁴⁶ https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/tools-and-standards/european-green-bond-standard_en.

⁴⁷ Ifølge den seneste rapport fra 2022 om mangel på arbejdskraft fra Den Europæiske Arbejdsmarkedsmyndighed er lastbilchauffører blandt de erhverv, hvor der er udbredt mangel på arbejdskraft i 2022, og det er i overensstemmelse med lignende tendenser fra tidligere år. Tilsvarende fremgår det af den kommende ESDE-rapport fra 2023, at landtransport og transport via rørledninger er blandt de delsektorer, hvor medlemsstaterne oplever vedvarende mangel på arbejdskraft.

⁴⁸ Rådets nylige henstilling om styrkelse af den sociale dialog, hvormed den sociale dialog integreres i gældende EU-ret, styrker den sektorspecifikke sociale dialog, der er afgørende for sektoren, herunder om spørgsmål som f.eks. forholdene i sektoren, bedre håndhævelse af EU's regler om køre- og hviletid, mangel på chauffører, image og rekruttering.

⁴⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/women-transport-eu-platform-change_en.

⁵⁰ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/diversity-ambassadors-transport_en.

⁵¹ Underskrevet af Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) og Fællesskabet af Europæiske Jernbaner og Infrastrukturforvaltere (CER).

⁵² https://year-of-skills.europa.eu/index_en.

Den igangværende digitale omstilling giver muligheder såsom øget effektivitet, bedre arbejdsmiljø og kvalitetsjob, der bør tiltrække flere arbejdstagere til sektoren. Kommissionen vil også fortsat arbejde på en retfærdig omstilling til automatisering og digitalisering for arbejdsstyrken i transportsektoren⁵³.

Kommissionen har også fremsat lovgivningsmæssige initiativer⁵⁴ til forbedring af arbejdsvilkårene og den sociale beskyttelse i vejgodstransportsektoren, samtidig med at der sikres en balance mellem den frie bevægelighed for varer og operatørernes frihed til at levere grænseoverskridende tjenesteydelser. Det er nu en prioritet at gennemføre bestemmelserne for at sikre, at lastbilchaufførerne fuldt ud kan udnytte deres nye rettigheder, samtidig med at der opretholdes lige konkurrencevilkår på markedet. Desuden understregede Kommissionen i sit forslag om revision af **TEN-T-forordningen** behovet for at sørge for sikre parkeringsområder, da det er afgørende for at beskytte arbejdstagernes, herunder kvinders, sundhed og sikkerhed.

Ud over at øge lokomotivførernes mobilitet på tværs af grænserne som beskrevet ovenfor vil de nye initiativer til grøn godstransport bidrage til yderligere at forbedre arbejdsvilkårene i sektoren. For eksempel vil revisionen af **direktivet om vægt og dimensioner** sandsynligvis tilskynde til brug af flere aerodynamiske førerhuse, hvilket vil forbedre førernes komfort og sikkerhed. Desuden vil en øget anvendelse af tunge nulemissionskøretøjer i betydelig grad mindske førernes eksponering for støj og luftforurening i kabinen og dermed forbedre arbejdsvilkårene. Det kommende initiativ om **bemandingskrav for sejlads ad indre vandveje** er et andet konkret eksempel på et initiativ, der vil have en positiv indvirkning på arbejdstagernes mobilitet og skabe lige vilkår og samtidig bidrage til at sikre, at automatiserede fartøjer anvendes effektivt.

Tiltrækning af arbejdstagere til godstransportsektoren vil fortsat være afgørende for dens fremtid, og Kommissionen har allerede taget flere skridt hertil — senest gennem **revisionen af kørekortdirektivet**, hvor Kommissionen har foreslået at tillade ledsaget kørsel for lastbilchauffører fra det fyldte 17. år, således at unge, der afslutter deres skolegang, ikke længere behøver at vente, indtil de er 18 år, før de kan køre disse køretøjer. Forslaget har også til formål at strømline anerkendelsen af kørekort, der er udstedt i udvalgte tredjelande, og oprette et vidensnetværk til støtte for integrationen af erhvervschauffører fra tredjelande i det indre marked.

På samme måde vil Kommissionen også iværksætte en særlig undersøgelse for at sammenligne kravene til lastbilchauffører ved udstedelse af et kvalifikationsbevis (CPC) i visse tredjelande med kravene i EU. Det kan bidrage til at identificere de mangler, som indehavere af kvalifikationsbeviser udstedt i tredjelande kan have, så uddannelseskravene i CPC-direktivet⁵⁵ kan tilpasses for at afhjælpe manglerne.

⁵³ Under aktion 69 i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet bebudede Kommissionen sin plan om at fremsætte anbefalinger vedrørende omstillingen til automatisering og digitalisering og indvirkningen heraf på arbejdsstyrken i transportsektoren.

⁵⁴ Disse omfatter direktiv (EU) 2020/1057, som harmoniserede reglerne om udstationering af førere, og forordning (EU) 2020/1054, som styrkede, tydeliggjorde og sikrede en effektiv håndhævelse af de sociale bestemmelser inden for vejtransport.

⁵⁵ Direktiv (EU) 2022/2561.

Sidst, men ikke mindst, er der også allerede iværksat en række initiativer på europæisk plan for at opkvalificere og omskole transportarbejdere, så de kan udføre deres arbejde i en grønnere og mere digital sektor, såsom **STAFFER**-projektet inden for jernbanetransport⁵⁶, projektet "Skills Sea" inden for søtransport⁵⁷ og det omfattende partnerskab for skibsbygning og maritime teknologier, der er udviklet inden for rammerne af pagten for færdigheder⁵⁸.

7. Konklusioner

Nu, hvor vi fejrer 30 år med det indre marked, fejrer vi også vores transportvirksomheder og arbejdstagere, der har sikret den frie bevægelighed for varer i og uden for EU og gjort det indre marked til en ægte succeshistorie.

Den europæiske godstransportsektor er ved et vendepunkt. Den skal udnytte mulighederne i den grønne og den digitale omstilling for at blive mindre forurenende, mere modstandsdygtig og fortsat skabe gode resultater i morgendagens globaliserede økonomi. Alle transportformer skal bidrage og arbejde mere effektivt — inden for og på tværs af brancher.

Med vores indsats for at gøre godstransporten grønnere fortsætter vi den indsats, der er fastsat i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, og arbejder på at opfylde målene i den europæiske grønne pagt for transport. De initiativer, der er beskrevet i denne meddelelse, bygger på og supplerer de forskellige initiativer, der allerede er fremsat i løbet af denne Kommissions mandatperiode — alle rettet mod dekarbonisering og reduktion af godstransportens miljøpåvirkning med samtidig vækst på det indre marked.

At begrænse den frie bevægelighed for varer — der er en grundlæggende frihed i EU — er ikke en mulighed. Grøn godstransport og økonomisk vækst skal gå hånd i hånd. Det indre markeds konkurrenceevne og EU's indsats for sikre en åben og strategisk selvstændighed afhænger heraf.

⁵⁶ <https://www.railstaffer.eu/>.

⁵⁷ <https://www.skillsea.eu/>.

⁵⁸ https://pact-for-skills.ec.europa.eu/about/industrial-ecosystems-and-partnerships/mobility-transport_en.