

Folketinget  
Trafikudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

Grønningen 17  
Postboks 2250  
DK-1019 København K  
Telefon: +45 70 15 95 00  
Telefax: +45 70 15 95 02  
E-mail: dtl@dtl-dk.dk  
Internet: www.dtl-dk.dk

Deres ref.:

Vor ref.: shl/lmi

Vort j. nr.:

Dato: 13.01.2006

Til orientering for Folketingets Trafikudvalg fremsender Dansk Transport og Logistik hermed en note udarbejdet af Dansk Transport og Logistik, Dansk Industri, Danmarks Rederiforening, HTS og Danske Speditører i forbindelse med midtvejs evalueringen af Europa-Kommissionens Hvidbog fra 2001 "Den Europæiske Transportpolitik frem til 2010: De Svære Valg".

DTL skal anmode om, at noten fordeles til medlemmerne af Folketingets Trafikudvalg.

Med venlig hilsen

Dansk Transport og Logistik



Søren Hyldstrup Larsen

**Bilag**

Dansk Transport og Logistik  
Danmarks Rederiforening  
Dansk Industri  
HTS – Handel, Transport og Serviceerhvervene  
Danske Speditører

## **Midt vejs evaluering af Kommissionens Hvidbog om Den Europæiske Transportpolitik frem til 2010.**

22. december 2005

I forbindelse med midt vejs evalueringen af Kommissionens Hvidbog fra 2001: "Den Europæiske Transportpolitik frem til 2010: De Svære Valg" vil Dansk Transport og Logistik, Dansk Industri, Danmarks Rederiforening, HTS og Danske Speditører hermed gerne fremsætte en række bemærkninger, som kan bidrage til en fokusering og omprioritering af den fælles transportpolitik på godstransportområdet de kommende år.

Hvidbogen har som et overordnet tema at bryde sammenhængen mellem vækst i økonomien og væksten i transport. Vi tror ikke, at denne afkobling er vejen frem. EU's udvidelse med 10 nye medlemslande, den fortsatte udvikling af EU's Indre Marked, og den øgede internationale arbejdsdeling med deraf følgende markant højere vækstrater for international samhandel end for den økonomiske vækst i de enkelte medlemslande i øvrigt, stiller tværtimod krav om øget transport som grundlag for økonomiske vækst.

Den fornyede fokus på Lissabon-processen, som skal gøre EU til verdens mest konkurrencedygtige økonomi, indebærer ligeledes behov for et velfungerende transportsystem, der kan bidrage til den økonomiske vækst.

Fokus for kommissionens arbejde bør i stedet være at bryde sammenhængen mellem vækst i transporten og væksten i transports negative miljøbelastning.

Dette kan ske gennem teknik udvikling og en effektivisering af de enkelte transportere og af transportkæden. Kommissionen har allerede taget mange initiativer i den retning, men yderligere tiltag er nødvendige, herunder øgede muligheder for effektivisering af vejgodstransporterhvervets udbud. Modernisering af reglerne for vægt og dimensioner – herunder udvidet anvendelse af modulvogntog og en fortsat adgang til efter 2007 at måtte benytte 45 fods containere er praktiske eksempler herpå.

Hvidbogen har som et andet væsentligt tema, en ændret lastfordeling mellem transportformerne.

Vi finder, at fokuseringen på den modale fordeling ikke nødvendigvis er forkert, men de afledte konklusioner har behov for at blive revurderet. Med globaliseringen er det nemlig vigtigt at tænke i kæder snarere end i isolerede transportformer. Med lastbilen som eneste undtagelse på de europæiske strækninger kan ingen transportform stå alene. En grov fokusering på at flytte transport

mellem transportformerne tager f.eks. ikke højde for at under visse betingelser kan f. eks. vejtransport eller søfart være mere miljø venlige end jernbaner eller indre vandveje.

Et væsentligt bidrag til realisering af Lissabon-processens målsætning er en øget fokus på logistik og en mere effektiv udnyttelse af kapaciteten i transportkæden. Logistik spiller en central rolle i at styrke virksomhedernes konkurrenceevne og en effektiv logistisk platform vil kunne bidrage til at reducere de miljø- og energimæssige effekter af udviklingen. Kommissionen bør derfor tillægge en aktiv fremme af logistik en høj prioritet.

Kommissionen tillægger i Hvidbogen med rette infrastruktur i EU en stor betydning. Kommissionen opfordres til også at have fokus på behovet for en effektiv udbygning af EU's vejnet og havnekapacitet for at sikre, at transport kæden er effektiv i alle sine led. Et oplagt eksempel er behovet for at sikre gode forbindelse for landtransport fra havne i EU. I det omfang man ønsker bedre intermodale alternativer til unimodal vejtransport, må knudepunkterne mellem de enkelte transportformer have prioritet.

Endelig er transportsystemet ændret på et væsentligt punkt siden Hvidbogen blev præsenteret i 2001: behovet for sikring mod terrorangreb. Kommissionen har været tvunget til at anvende mange ressourcer på terrorsikring for de forskellige transportformer og forventes snart at fremsætte forslag om sikring i hele transportkæden. Kommissionens indsats skal hilses velkommen. Vi finder det dog væsentligt at understrege, at det er vigtigt, at tiltag for terrorsikring ikke anvendes til forvridding af den frie konkurrence, at det er vigtigt at der sker en koordineret og konsistent indsats fra alle de myndigheder, der er involveret i arbejdet og at såvel varerejer som transportør, involveres i arbejdet for at sikre reglernes anvendelighed.