

NOTAT



DEPARTEMENTET

Dato 19. november 2007
J. nr. 124-2

Erhvervs- og Færdselskontoret

Grundnotat vedrørende meddelelse fra Kommissionen: Handlingsplan for godstransportlogistik, KOM (2007) 607

Notatet er parallelfremsendt til Folketingets Trafikudvalg og Folketingets Europaudvalg.

Resumé:

Kommissionen opstiller i meddelelsen i "Handlingsplan vedrørende gods-transport og logistik" en række konkrete initiativforslag, der skal medvirke til at forbedre og effektivisere godstransporterne i Europa. Initiativforslagene vedrører blandt andet spørgsmål om planlægning, organisation og ledelse samt kontrol og udførelse af transporterne indenfor en forsyningskæde. Initiativerne forventes at kunne få betydning for såvel godstransport ad landevej som jernbane- og søtransporter når disse - efter gennemførelse af en række analyser og undersøgelser - på et senere tidspunkt vil blive udmøntet i konkret lovgivning.

1. Baggrund og indhold

Meddelelsen fra Kommissionen vedrørende en handlingsplan for godstransport og logistik er modtaget den 18. oktober 2007. Meddelelsen foreligger endnu ikke i dansk sprogversion.

I meddelelsen understreger Kommissionen, at godstransport og logistik er et vigtigt konkurrenceparameter for Europa, der spiller en væsentlig rolle i forhold til gennemførelsen af Lissabon strategien i forhold til vækst og beskæftigelse.

På denne baggrund opstilles en række konkrete initiativforslag, der skal medvirke til at forbedre og effektivisere godstransporterne i Europa.

Initiativerne er opstillet indenfor 6 hovedoverskrifter:

a) **e-fragt og ITS**, herunder en målsætning om at lave en køreplan for e-fragt med henblik på etablering af et "internet for gods". Desuden skal der skabes en fælles ramme for arbejdet med at udvikle ITS – systemer, der kan omfatte transport af flere typer af gods. Endelig skal der arbejdes for at skabe fælles da-



tastandarder for at muliggøre et dataflow mellem de forskellige transportformer.

b) **Bæredygtig kvalitet og effektivitet**, herunder fortsat arbejde med reduktion af flaskehalse. Med henblik på en forbedret effektivitet skal der sættes på øget uddannelse indenfor transport og logistik. Derudover nævnes vigtigheden af at de intermodale transporter effektiviseres. I den forbindelse foreslås det, at der gennemføres en benchmarkundersøgelse af multimodale terminaler.

c) **Forenkling af transportkæderne**, herunder en målsætning om administrative lettelser og et konkret forslag om at etablere "one stop-shopping" i forhold til de administrative procedurer, der er påkrævet ved de forskellige typer af godstransport. Særligt nævnes det, at Kommissionen vil forberede et forslag, der skal medvirke til at fjerne barriererne for søtransport over kortere afstande.

d) **Standardisering af køretøjsdimensioner og lasteenheder**, herunder at arbejde for at sikre større grad af standardisering med henblik på at fjerne de eksisterende tekniske barrierer for at foretage intermodale transport.

e) **"Grønne" godskorridorer**, herunder at arbejde for bæredygtige transport gennem et forbedret samarbejde mellem myndigheder og transportører. Det foreslås, at grønne transportkorridorer kommer til at indgå i målsætningerne med TEN-T og Marco Polo. Endvidere skal der arbejdes med at videreudvikle mere godsorienteret banenet.

f) **Transport- og logistik i byområder**, herunder etablering af en række anbefalinger og "best practice" indikatorer for transport og logistik i byområder.

2. Gældende Dansk ret og forslagets konsekvenser herfor

Da der alene er tale om en meddelelse fra Kommissionen har forslaget ikke umiddelbare konsekvenser for dansk ret. På et senere tidspunkt, når udarbejdelsen af de forskellige handlingsplaner, undersøgelser mv., der er nævnt i meddelelsen er gennemført, kan dette resultere i konkret lovgivning. I hvilket omfang dette i givet fald vil have påvirkning på gældende dansk ret er det dog ikke muligt at vurdere på nuværende tidspunkt.

3. Høring

Forslaget har været sendt i høring med frist henholdsvis den 31. oktober og den 9. november 2007 i EU-specialudvalget for Transport samt i Danmarks Statistik og Undervisningsministeriet.



Af høringssvarerne der er indkommet inden den 31. oktober 2007 fremgår følgende:

DTL peger på "... at handlingsplanen er en del af en proces, hvor debatten vil fortsætte i de kommende måneder, særligt i Europa-Parlamentet. De nedenstående kommentarer fra DTL er således med det forbehold, at den kommende debat kan føre til en justering af vores opfattelse af de konkrete tiltag.

DTL skal hilse velkommen, at også EU er nu indstillet på at se nærmere på rammevilkårene for transport og logistik erhvervet i EU. Dermed anerkender EUs transport myndigheder, at deres ansvar reelt rækker længere end blot tekniske forskrifter, færdselssikkerhed, sociale forhold og miljø. Myndighederne har også et ansvar for at sikre, at transport og logistik erhvervet kan bidrage til EUs vækst og beskæftigelse.

Til de konkrete forslag, skal DTL bemærke følgende:

- Vi er enige i betydningen og potentialet i større og bedre anvendelse af ITS løsninger. Det kan ikke udelukkes, at standarder mv skal udvikles for at fremme en større anvendelse. Imidlertid finder vi, at nogle af de ideer Kommissionen kommer op med, blot svarer til hvad en professionelt drevet transport og logistik virksomhed i dag har etableret for at holde styr på sin forretning. Vi er derfor bekymret for, at Kommissionens tanker blot vil kopiere arbejde, der allerede foregår. Ligeledes må der tages højde for, at disse systemer ofte har høj kommerciel værdi for de pågældende virksomheder og det derfor ikke er realistisk at forestille sig systemer, hvor informationerne i disse systemer gøres fuldt offentlige. Endelig skal vi ikke undlade at udtrykke bekymring for, at nogen af ideerne blot er udtryk for at endnu engang at forsøge at redde Galileo-projektet ved at opfinde opgaver, som erhvervet efterfølgende tvinges til at betale for.
- At anvende ITS systemer til administrative forenklinger og lette den administrative byrde kan vi dog fuldt ud støtte.
- Vi hilser ligeledes velkomment, at Kommissionen erkender behovet for en bedre ramme for udvikling af ITS systemer i visse konkrete tilfælde, som f.eks. kravene til transport af levende dyr. Her er det klart behov for, at Kommissionen tager et initiativ for at sikre, at de krav, der er stillet i loven, kan opfyldes.
- DTL støtter aktivt arbejdet omkring flaskehalse i transport og logistik systemet i EU. Vi skal opfordre den danske regering til ligeledes at støtte arbejdet aktivt.



- DTL støtter Kommissionens hensigt om at involvere de sociale parter i en dialog om udvikling af erhvervet og jobmulighederne for at fremme kompetencerne. Den nuværende mangel på arbejdskraft kræver opfindsomhed og anvendelse af alle ressourcer til rådighed, for at finde langsigtede løsninger.
- DTL stiller sig uforstående overfor forslaget om indikatorer (afsnit 2.2.3). Vi støtter arbejdet for bedre og mere præcis statistik, men vi støtter ikke udvikling af indikatorer, når markedet så udmærket selv løser problemer med dårlig kvalitet, for høje priser etc. Forslaget om benchmarking (afsnit 2.2.4) er vi således ligeledes skeptiske overfor.
- Hvad angår "simplification of administrative compliance" skal vi henviser til de kommentarer vi sendte Kommissionen i 2006: "Any initiative to facilitate trade – administrative procedures, custom - will also facilitate intermodal operations, and DTL supports this approach. However, all operators must benefit from the facilitated procedures. It would be counterproductive – and perhaps even discriminatory – if the access to the advantages of facilitation depended on the operator being involved in intermodal transport or the operator having been certified somehow. Such actions would be discriminatory and distort competition. "
- DTL stiller sig skeptisk overfor mulighederne for reelt at udvikle et fælles dokument for alle transportformer. Men en undersøgelse af mulighederne kunne måske være anvendelig for at få et bedre overblik over forskelle i fremgangsmåder.
- Hvad angår "liability" fastholder DTL sin tidligere holdning, som udtrykt overfor Kommissionen i 2006. Vi skal understrege, at vi på dette tidspunkt ikke ser grund til at formode, at UNCITRAL forhandlingerne ikke skulle komme i hus: DTL finds global solutions to liability issues interesting but it has to be recognised that the existing regime for liability of road transport – the CMR-convention – is a successful regime providing clarity and practical solutions for shippers and operators. Any global solution is therefore only acceptable if the provisions of the CMR-convention are respected. However, it is clear that the issue of liability will continue to be discussed and we can therefore accept option 2) as suggested by the Commission, whereby EU would consider the situation, when the negotiations in UNCITRAL have finished. As a general remark, it is the experience of DTL, that liability issues are not what decide the shippers' choice of transport mode. Other issues such as quality, reliability, speed, and price are more important.
- DTL finder forslaget om at se på adgangskort til havne og mulighederne for at integrere de forskellige kort, et meget vigtigt forslag, som vil kunne gøre dagligdagen væsentlig nemmere for mange vognmænd uden at



sænke sikkerheden.

- DTL hilser velkomment Kommissionen accept af betydningen af vægt og dimensioner for lastbiler for at velfungerende transport og logistik system. DTL ser frem til at deltage aktivt i den videre debat om modulvogn tog på EU-niveau og skal opfordre Transport- og energiministeriet til ligeledes at fortsætte sin aktive indsats på dette område.
- DTL er som udgangspunkt bekymret for, at ideerne om grønne fragtkorridorer vil ende med at være plan økonomiske tiltag uden respekt for markedets behov og krav. Vi vil derfor følge denne udvikling nøje for at sikre at erhvervets interesser ikke sættes over styr.
- Hele diskussionen om transport af gods i byer er af stor betydning i EU i dag. Som udtrykt i vores svar om Grønbogen om mobilitet i byer, vil vi engagere os aktivt i denne diskussion, men tager i øjeblikket forbehold for så vidt angår konkrete tiltag, idet høringen om Grønbogen kører frem til marts 2008.”

Handel Transport Service (HTS) har i et svar koordineret med International Transport Danmark (ITD) påpeget følgende:

”... HTS deler Kommissionens opfattelse af, at godstransport og logistik er en af forudsætningerne for at opnå Lissabon-strategiens målsætning om, at EU skal have verdens mest konkurrencedygtige økonomi. Derfor er det meget positivt, at Kommissionen nu kommer med en pakke, der kan forbedre effektiviteten og bæredygtigheden i den europæiske godstransport.

Godstransporten er i dag liberaliseret i EU og underlagt en betydelig konkurrence. Det er derfor vigtigt, at nuværende og fremtidig EU-regulering generelt understøtter det indre marked, og at nationale særregler ikke indrettes på en måde, der er konkurrenceforvridende overfor operatører fra andre EU-lande.

Udgangspunktet for EU's politik om godslogistik bør være at fokusere på at øge effektiviteten mellem de enkelte transportformer, og dermed afholde sig fra at vælge mellem transportformerne. En markedsbaseret tilgang er den bedste metode til at sikre, at kunderne får den kvalitet de efterspørger. Derfor virker bl.a. punkt 2.2.3 om ”improving performance” uhensigtsmæssigt og overflødigt.

I forhold til informations- og kommunikationsteknologi er det positivt, hvis der tages initiativer for at sikre udviklingen af én boks, der kan installeres i lastbilers førerkabiner og foretage den nødvendige elektroniske kommunikation mellem flere forskellige systemer, fx betalingsveje, fragt mv.

HTS finder det endvidre meget positivt, at Kommissionen i deres handlingsplan lægger op til at analysere mulighederne for at ændre på direktiv 96/53/EF



om køretøjers vægt og dimensioner. HTS har den 15. oktober 2007 sammen med Dansk Industri skrevet til transportkommissæren og opfordret til at direktivet ændres, således at der kommer fælles EU-regler, der tillader brugen af modulvognvogt i nationale og internationale godstransporter. Modulvognvogt vil reducere CO₂-udledningen og trængsel samt bidrage til en mere effektiv gods-transport. HTS skal derfor opfordre regeringen til at benytte drøftelserne af Kommissionens handlingsplan til at presse aktivt på for sådanne fælles EU-regler.

Afslutningsvist efterlyser HTS, at Kommissionen igen tager fat på at harmonisere de forskellige kørselsforbud i EU og får gjort dem mere gennemskuelige. Det havde været logisk at medtage dette i en handlingsplan, der skal forbedre rammebetingelserne for godstransportlogistikken....”

Danske Speditører har påpeget følgende:

”... Danske Speditører hilser Kommissionens handlingsplan velkommen og glæder sig over Kommissionens fokus på logistik.

Det er derfor uheldigt, at det må konstateres, at handlingsplanen består af tiltag, som kun har fokus på at ensrette og standardisere vare- og informationsflowet indenfor EU uden hensyntagen for den globale forsyningskæde.

Til de konkrete forslag skal Danske Speditører umiddelbart komme med følgende bemærkninger:

Danske Speditører er positive overfor Kommissionens arbejde omkring flaskehalse i transport- og logistiksystemet, og vil deltage aktivt i denne proces. I forlængelse af ovenstående er det dog således beklageligt, at Kommissionen ikke har haft større fokus på spedition. Som arbejdet med den danske vejgodsstrategi har vist, er det i speditionen, at man kan finde og hente effektivitet og merværdi.

Danske Speditører må fraråde Kommissionens tiltag om E-freight, hvis visionen er, at opnå et særligt EU-format. Tiltaget vil skabe unødige flaskehalse i informationsflowet grundet ideen om én standard for data, og al fremtidigt flow ud og ind af EU vil således blive udsat for unødvendige byrder, og tiltaget får således karakter af en handelsbarriere.

Der kan endvidre udtrykkes bekymring for, at tiltaget blot er en ensretning af de informationssystemer, som allerede anvendes i transport- og logistikvirksomheder idag, og Kommissionens tiltag derfor ikke tjener en merværdi.

Danske Speditører stiller sig undrende overfor Kommissionens vision om konstant viden om godsets placering, da tiltag som f. eks. RFID bør være drevet af markedet selv og ikke besluttet politisk. Kommissionen bør ligeledes overveje



merværdi og funktionen af dette, hvis der i forvejen ikke ligger en kommerciel efterspørgsel i markedet.

I forlængelse af dette stiller vi os bekymrende overfor Kommissionens forsøg på indgriben i standarder, som transportindustrien selv har udviklet. Det vil være en forhindring for godsets frie bevægelighed på det globale marked, hvis Kommissionen ønsker at fastlægge en EU-standard for containere.

Det bør indstilles overfor Kommissionen, at tiltaget med et fælles EU transportdokument på alle transportformer er en uheldig EU-enegang, eftersom der allerede på området eksisterer globale og internationale konventioner. Kommissionen burde derfor i højere grad målrette deres indsats til en styrkelse af disse internationale og globale konventioner end udarbejde en fælles EU løsning.

Danske Speditører er skeptiske overfor Kommissionens tiltag om benchmarking og performance, da dette bør være styret af markedet selv.

Danske Speditører er i udgangspunktet skeptiske overfor den grønne fragtkorridor, da dens nuværende form har ramme af økonomiske byrder uden hensyn til markedets behov og krav....”

Danmarks Rederiforening har i et svar følgende bemærkninger til de konkrete initiativer:

”... **E-freight and ITS**. Med hensyn til forslaget om e-maritime er det afgørende at sikre, at der her ikke bliver tale om et EU-system, der er isoleret fra omverden. Skibsfarten sejler globalt, og det må derfor sikres, at et eventuelt forslag tager højde for denne globale markedssituation. I det omfang disse tiltag kan medvirke til at simplificere administrative procedurer ved kontakt til myndigheder vil det være velkomment.

Quality and efficiency. Rederiforeningen støtter bottleneck undersøgelserne. Med hensyn til certificering af uddannelser skal vi gøre opmærksom på, at der eksisterer internationale regler om søfolks kvalifikationer, som ikke bør berøres af dette initiativ.

Derimod er vi meget skeptiske over for ”**performance indicators**”. I bedste fald lægges op til unødigt bureaukrati, og man kan frygte at hvis kommissionen udvikler sådanne vil de blive søgt presset ned over erhvervet. Det bør kort sagt overlades til erhvervets parter at udvikle kvaliteten af tjenesterne.

Forbedring af **statistisk** materiale kan støttes, men det bør ikke lede til nye administrative byrder på erhvervslivet.



Der foreligger et selvstændigt kommissionspapir om ”**maritime transport space**”, som vi vil kommentere separat. I denne forbindelse skal vi dog understrege, at i det omfang dette initiativ letter administrative byrder vil det være nyttigt, men det er helt afgørende, at der ikke i den forbindelse introduceres regionale særkrav for eksempel vedr. sikkerhed eller bemanning, som kan risikere at underminere den velfungerende globale regulering af skibsfarten.

Rederiforeningen er imod EU initiativer vedr. **transportdokumenter og ansvarsforhold**. Dette område er reguleret af velfungerende globale konventioner, som ikke bør undermineres ved regionale initiativer, som i øvrigt næppe vil være mulige. For skibsfarten er det særligt afgørende, at et EU-initiativ på dette område ikke på nogen måde berører UNCITRAL-arbejdet, der skrider godt frem, og som der er lagt store danske ressourcer og interesser i.

Europæiske sikkerhedsstandarder. Vedrørende de indledende bemærkninger om ”performance” og Customs Code bør det bemærkes, at Customs Code i sin nuværende form resulterer i konkurrenceforvridning mellem rederier og speditører/NVOCC, og betyder at omkring 40 pct. af alle containere, der går ind i EU ikke bliver screenet (dokumentation, ikke fysisk screening) – og alle ved vel at mærke på forhånd hvilke containere, der ikke bliver undersøgt. 100 pct. scanning er selvfølgelig ikke en løsning, og ”smart technologies” er kun en løsning i det tilfælde hvor teknologien er virkelig testet og gennemprøvet. Forskellige tanker re. GPS m.v. i containere har endnu ikke vist sig holdbare i praksis.

Vedr. de konkrete forslag. Der er formentlig tale om et CEN-initiativ, der kun er i sin spæde begyndelse. Vores grundlæggende synspunkt, at når der er udarbejdet internationale standarder i f.eks. ISO er det ikke nødvendigt, at CEN arbejder videre på disse på europæisk niveau. Danmarks Rederiforening er involveret i det aktuelle arbejde med henblik på at sikre, at det forbliver uændret fra de internationale standarder.

Åbnes debatten om **direktiv 96/53** vil det være naturligt at sikre, at 45 fods containere, som et flertal af medlemslandene i dag tillader i nationale fart også får mulighed for at krydse landegrænserne...”

Følgende høringssvar er modtaget efter 31. oktober 2007:

Danske Havne har i et høringssvar bemærket følgende:

”... Som brancheorganisation for de danske erhvervshavne vil Danske Havne gerne afgive høringssvar om EU-Kommissionens handlingsplan for godslogistik, COM(2007)607.

Danske Havnes holdning til de fremsatte forslag om havnepolitik, om Motorways of the Sea og om European Maritime Transport Space, vil fremgå af sene-



re hørings svar (dokumenter udsendt fra ministeriet d. 29.10 med høringsfrist d. 26.11).

Havne er med den naturlige kombination af forskellige transportformer centrale dele af en effektiv transport- og logistikkæde. Det er derfor vigtigt for havnene, at EU-Kommissionen i sin ambitiøse handlingsplan ser på godssystemet som en helhed.

Danske Havne er enig med EU-Kommissionens grundlæggende tilgang om, at logistik er erhvervsdrevet, men at det offentlige system – herunder EU – sætter rammebetingelserne for erhvervet. Derfor er det så meget desto vigtigere at have fokus på disse rammebetingelser.

Ordentlig infrastruktur for den tunge trafik til og fra havnen er fx et uomgængeligt element for at sikre en grønnere bytransport, bedre samspil mellem transportformerne og en mere effektiv godslogistik. Dette er bl.a. også påpeget i Danske Havnes bemærkninger til ministeriet om EU-grønbogen om bytransport.

Det er havnens brugere, dvs. rederier, speditønsfirmaer, vognmænd m.m. - og dermed i sidste ende transportkøberne, der finansierer infrastrukturen i selve havnen, kajer, havnebassiner og andre anlæg samt sejlrender ind til havnen. Men det er offentlige investeringer, der skal sikre ordentlig landinfrastruktur til og fra havnen. Begge dele er nødvendige for at havnene kan fungere effektivt. De fleste virksomheder ligger imidlertid i erhvervsområder uden for byerne, og derfor skal trafikken til og fra havnen igennem bykernerne, med mindre der etableres en ordentlig baglandsinfrastruktur.

Effektiv baglandsinfrastruktur kan for eksempel være en havnetunnel eller en omfartsvej, der adskiller den tunge trafik til/fra havnen fra den øvrige bytrafik. Ved at lede den tunge trafik uden om bykernen opnår man mindre forurening, lavere risiko for uheld, mindre støj og bedre fremkommelighed i de tættest befolkede byområder. Dertil kommer gevinsten for den samlede logistikkæde. Danske Havne så derfor gerne at koblingen mellem havne - samt andre knudepunkter – og de overordnede transportkorridorer havde en større plads i Kommissionens handlingsplan.

Fjernelse af flaskehalse (ad kapitel 2.2.1 i handlingsplanen) er derfor også af stor betydning for kæden, om end visse flaskehalse befinder sig på andre niveauer end EU-plan, og følgelig også bør fjernes på de relevante niveauer frem for via EU.

Danske Havne er enige med Kommissionen i, at det er centralt, at sikre en statistik, der belyser hele transportkæden (ad 2.2.6).



Et andet vigtigt element for havnene er arbejdet med at fjerne administrative byrder (ad 2.3.1 og 2.3.2) Danske Havne glæder sig over initiativer som single window, one-stop-shop, single document m.m. Vi finder også, at det fælles Europæiske Søtransportområde rummer store muligheder for europæisk nærsøfart, forudsat at det anvendes som instrument til at afskaffe unødvendige told-procedurer og andre administrative byrder.

Danske Havne anser også E-freight og Internet for Cargo for at rumme stort potentiale (ad 2.1). Den danske Infrastrukturkommission har i sit arbejde diskuteret muligheden for en såkaldt "Rejseplan for Gods", hvilket netop svarer til EU-Kommissionens forslag om Internet for Cargo. Danske Havne vil gerne opfordre den danske regering til at gå fuldt og helt med i et samarbejde om at stable et sådant europæisk projekt på benene.

Dog er det vigtigt i forbindelse med udvikling af elektroniske systemindgange, at papir-bureaukrati ikke blot afløses af e-bureaukrati. Der bør ske en reel lempelse af de administrative byrder ved en overgang til elektroniske systemer.

Ved spørgsmålet om containersikkerhed (security - ad 2.3.4) er det centralt for Danske Havne, at øgede udgifter rent faktisk giver øget sikkerhed. Det er ikke tilfældet med 100 % containerscanning. Terror opdages og forhindres ikke ved hjælp af en scanner, men ved godt efterretningsarbejde. De scannere, der eksisterer i dag, fanger kun cigaretsmugling og lignende kriminalitet. Det er derfor, det ikke PET, men SKAT, der ejer den eneste nuværende danske container-scanner. Der er ingen trussel, der står mål med milliardudgifterne og bøvlet. Risikoen for en atombombe i en container er minimal. Alle de største containerhavne har installeret målere til at registrere eventuel radioaktiv stråling. Men sådanne målere er ikke nok i følge den nye lov i USA, der kræver egentlig scanning af samtlige importerede containere. Danske Havne må tage skarpt afstand fra en sådan politik

Der er enkelte elementer, som ikke fremstår særligt tydelige i handlingsplanen. Det drejer sig fx om de grønne transportkorridorer (ad 2.5), hvor Kommissionen ikke giver nogen indikationer af, hvordan man vil indføre sådanne uden samtidig at forvride markedet. Det kan undre, at Kommissionen henviser til havne og andre terminalområder på dette punkt, men ikke nævner dette aspekt i sin havnepolitik. Danske Havne er derfor umiddelbart skeptiske over for det uklare koncept.

Et andet uklart element er omtalen af de mange "generic indicators" (ad 2.2.3.), "benchmarks" (ad 2.2.4), "best practice" (ad 2.2.5) m.m. Danske Havne ønsker at påpege, at der kan være tale om kommercielt følsomme oplysninger, og at der findes utallige, usammenlignelige måder at opgøre sådanne tal på. Vi ser derfor gerne en præcisering af begreberne og vil i samme åndedræt tilbyde at indgå i et arbejde med at definere dem nærmere.



Samlet set er der dog tale om en omfattende og generelt udmærket handlingsplan, og Danske Havne ser frem til at se det konkrete indhold af forslagene.”

Dansk industri har bemærket følgende:

”... Dansk Industri kan som udgangspunkt støtte Kommissionens initiativ om en handlingsplan for godstransport og logistik, idet den vil fremme Lissabon målsætningerne og arbejdet med at skabe et mere velfungerende indre marked for transport.

DI finder det samtidig positivt, at handlingsplanen lægger stor vægt på effektivisering af logistik i de forskellige dele af transportsektoren, hvilket der vil blive stadig større behov for med de stigende godsmængder. DI finder det desuden tilfredsstillende, at handlingsplanen lægger op til øget brug af Internet og ITS systemer samt at hensynet til bæredygtighed indgår i handlingsplanen. DI lægger stor vægt på, at eventuel opfølgende EU regulering tager højde for, at danske virksomheder skal være konkurrencedygtige i en globaliseret verden...”

4. Forslagets konsekvenser

Meddelelsen medfører ikke i sig selv nogen statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative, beskyttelsesmæssige og miljømæssige konsekvenser. Hvis meddelelsen udmøntes i konkrete forslag vil konsekvenserne blive vurderet i grundnotater herom.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant, da der ikke er tale om et lovgivningsforslag. Hvis meddelelsen udmøntes i konkrete forslag vil disse blive vurderet for så vidt angår overholdelsen af nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige holdning

Danmark er positiv overfor, at Kommissionen sætter godstransport på dagsorden med den nærværende handlingsplan – ikke mindst i lyset af de trængselsproblemer transportvæksten forventes at kunne medføre i de kommende år. Danmark mener på linje med Kommissionen, at det er vigtigt at fremme tiltag som medfører en mere effektiv international godstransport, herunder et effektivt indre marked for godstransport. Det er imidlertid vigtigt at lægge vægten på tiltag som for færrest mulige omkostninger vil kunne medføre størst mulig effekt for godslogistikkæden.

Om de konkrete initiativer er det bl.a. regeringens holdning:

- At ITS er et vigtig redskab til bl.a. at fremme trafiksikkerhed og fremkommelighed.



- At udviklingen af e-freight systemer bør tage højde for de it-systemer som allerede i dag anvendes af transportvirksomhederne.
- At udvikling af data- og informationsnetværk erfaringsmæssigt kan vise sig omkostningskrævende, og at indførelse af et "internet for gods" på den baggrund skal sikres at tilføre en reel merværdi.
- At Danmark har stor fokus på bæredygtig kvalitet og effektivitet bl.a. i forhold til trængsel og flaskehalsproblematikker samt behov for at handle på transportsektorens udledning af drivhusgasser. I forbindelse med udviklingen af performance indikatorer bør det dog indgå i overvejelserne at virksomhederne allerede i dag medvirker til at forbedre kvalitet og effektiviteten af godstransporterne. Udgangspunktet bør således være at markedet selv regulerer effektiviteten og at opstillingen af performanceindikatorer bør ske ad frivillighedens vej.
- At udviklingen af et fælles transportdokument, fælles ansvarsregler, samt sikkerhedsstandarder tager højde for allerede eksisterende internationale og globale konventioner på området.
- At Danmark i forhold til køretøjsdimensioner er positivt indstillet overfor at skabe fælles regler i EU. Den danske regering arbejder bl.a. i den forbindelse for at sikre en generel udbredelse af modulvogntog, hvilket forudsætter et fælles regelgrundlag.
- At det i forhold til lasteenheder er vigtigt at tænke i globale ISO standarder. Det har hidtil været Søfartsstyrelsens og Transport- og Energiministeriets opfattelse, at der ikke er behov for en europæisk standard på området, men at der må søges en ISO-standard.
- At Danmark er som udgangspunkt positivt indstillet overfor grønne godskorridorer. Dog er det vigtigt at inddrage virksomhedernes særlige behov i forbindelse med udviklingen af sådanne korridorer.
- At Danmark har fokus på problemstillingen med godstransport i byområder særligt i forhold til reduktion af skadelige partikler fra køretøjer gennem partikelfiltre.
- At Danmark generelt set mener, at der skal satses på internationale løsninger, der er åbne overfor omverdenen.

Overordnet set er det vurderingen, at kun tiltag, som kan påvises at medføre konkrete positive nettogevinster bør gennemføres. Således bør en beslutning om igangsættelse af initiativer i hvert enkelt tilfælde sammenholdes med såvel midlertidige som permanente omkostninger ved en sådan igangsættelse.



Det fremgår ikke af meddelelsen hvilke omkostninger, der er forbundet med de enkelte tiltag. Det vil i sagen natur være af stor vigtighed at få foretaget en vurdering af størrelsen på de enkelte tiltag og hvilke aktører, der forudsættes at finansiere disse.

Generelt bør der i forbindelse med udviklingen af systemer og standarder desuden fokuseres på at sikre, at disse skal kunne fungere på et globalt marked og i en global forsyningskæde.

Vedrørende udviklingen af ”best-practice indikatorer lægges vægt på, at dette sker under hensyntagen til at det herved ikke bliver muligt at identificere enkelte virksomheder.

Endelig lægges der vægt på, at der ved gennemførelsen af de enkelte tiltag tages højde for, at godstransport i høj grad er et grænseoverskridende erhverv hvorfor det er nødvendigt, at de forskellige systemer og standarder skal kunne tilpasses en global forsyningskæde.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har endnu ikke været genstand for forhandling i transportarbejdsgruppen, men gruppen har kort behandlet det portugisiske formandskabs udkast til Rådskonklusioner, som det stiles mod at vedtage på Rådsmødet den 29.-30. november 2007.

Der er en generel tilfredshed med teksten, der af de fleste lande opfattes som velafbalanceret.

8. Europaparlamentets udtalelser

Europaparlamentet har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget

Forslaget har endnu ikke været forelagt Folketingets Europaudvalg