



Handlingsplan för godslogistik

Näringsdepartementet

2007-12-03

Dokumentbeteckning

KOM (2007) 607 slutlig

Meddelande från kommissionen - Handlingsplan för godslogistik

SEK (2007) 1320

SEK (2007) 1321

Sammanfattning

I sin handlingsplan för godslogistik föreslår kommissionen ett flertal åtgärder på kort och medellång sikt för att säkra ett konkurrenskraftigt och hållbart godstransportsystem i Europa, med sikte på att integrera även länder utanför EU i logistikkedjan.

Åtgärdsförslagen omfattar bland annat planer för införande av e-frakt och olika ITS-applikationer, arbete med att identifiera och lösa flaskhalsar (operativa, administrativa och infrastrukturelaterade), administrativa förenklingar i transportkedjan, standarder för intermodala lastbärare och fordons mått/vikter och identifiering/stöd till/utbyggnad av gröna transportkorridorer (järnvägsnät inriktat på frakt och sjömotorvägar).

Regeringen delar kommissionens syn att utvecklingen av logistiksystem är av mycket stor betydelse och stödjer inriktningen på de åtgärder som föreslås i handlingsplanen.

1 Förslaget

Meddelandet ska ses i ljuset av logistikens centrala betydelse för att garantera en hållbar och konkurrenskraftig rörlighet i Europa. Detta betonades i halvtidsöversynen av vitboken om gemenskapens transportpolitik från 2001. I juni 2006 lade kommissionen fram ett meddelande om

godslogistik i Europa. Där förutskickades att meddelandet och efterföljande samråd under år 2007 skulle mynna ut i en handlingsplan för godslogistik.

2007/08:FPM30

Kommissionen fattade den 18 oktober 2007 beslut om en godstransportagenda, med syfte att förbättra det europeiska godstransportsystemets effektivitet och hållbarhet. Handlingsplanen för godslogistik ingår som en del i detta initiativ.

1.1 Innehåll

Godslogistik beskrivs i meddelandet som planering, organisation, hantering, kontroll och utförande av godstransporter i försörjningskedjan. Kommissionen lyfter fram godslogistiken är en av drivkrafterna bakom EU:s konkurrenskraft och således en viktig bidragande faktor till nylanseringen av Lissabonagendan om tillväxt och sysselsättning. Kommissionen poängterar att godslogistik främst är en företagsrelaterad verksamhet och en uppgift för industrin. Myndigheternas roll beskrivs som att skapa lämpliga ramvillkor.

I handlingsplanen föreslår kommissionen en mängd åtgärder på kort och medellång sikt för att säkra ett konkurrenskraftigt och hållbart godstransportsystem i Europa, med sikte på att integrera även länder utanför EU i logistikkedjan.

Åtgärderna är avsedda att hjälpa godslogistikindustrin med att uppnå långsiktig effektivitet och tillväxt genom att hantera frågor som trafikstockningar, föroreningar och buller, koldioxidutsläpp och beroende av fossila bränslen. Åtgärderna måste enligt kommissionen åtföljas av långsiktiga insatser i samarbete med medlemsstaterna för att inrätta en gemensam grund för investeringar i morgondagens godstransportsystem.

1.1.1 e-transport och intelligenta transportsystem

En färdplan för införandet av e-transporter ska utarbetas. Begreppet e-transport är en vision om ett pappersfritt och elektroniskt informationsflöde, där gods ska kunna identifieras och spåras oavsett vilket transportslag det fraktas med. En nödvändig förutsättning för detta är att ett standardgränssnitt införs för de olika transportslagen och att gränssnittets driftskompatibilitet mellan transportslagen säkras. Konceptet med e-transporter skulle i framtiden kunna leda till ett "Internet för gods", där information skulle göras tillgänglig on-line på ett säkert sätt.

Ett förslag om e-sjöfart ska utarbetas. Ett system för sjöfartsutbyte av information från fartyg till land, från land till fartyg och mellan aktörer kommer att möjliggöra säkrare och mer ändamålsenlig navigations- och logistikverksamhet. Detta skulle förbättra sjöfartstransporternas integration med andra transportslag.

En sammanhängande användningsstrategi för intelligenta transportsystem som omfattar de särskilda kraven hos vägtransporter – exempelvis för

navigationssystem, digitala färdskrivare och vägtullssystem – skulle enligt kommissionen kunna bidra avsevärt till en stor förändring inom logistikkedjan. Kommissionen håller därför på att utarbeta ett initiativ för intelligenta transportsystem för 2008, genom vilket en detaljerad färdplan för utvecklingen och användningen av intelligenta transportsystem i Europa kommer att införas.

1.1.2 Hållbar kvalitet och effektivitet

Pågående arbete med att kartlägga och finna praktiska lösningar på operativa, infrastrukturrelaterade och administrativa flaskhalsar för godslogistiken i Europa kommer att fortsätta.

En undersökning ska genomföras av vilka åtgärder som kan vidtas för att öka attraktionskraften hos logistikyrken och för att främja rörlighet över gränserna för personal inom sektorn. Som exempel på åtgärder nämns de sammanhållningspolitiska instrumenten (Europeiska socialfonden och Europeiska regionala utvecklingsfonden) och ett frivilligt europeiskt certifikat för godslogistik.

En uppsättning övergripande indikatorer ska inrättas, i syfte att främja en övergång till mer effektiva och miljöanpassade transportslag och att generellt förbättra logistikutförandet. Kommissionen kommer därefter att överväga att införliva dessa i en kod för bästa praxis eller i en rekommendation.

För att förbättra effektiviteten hos intermodala terminaler ska en uppsättning allmänna riktmärken för terminaler utarbetas, som ett första steg för multimodala inlandsterminaler. Dessa riktmärken ska införlivas i en kod för bästa praxis eller i en rekommendation.

För att komma till rätta med bristande kunskaper om fördelarna med alternativa transportslag och integrationen mellan transportslag samt om merkostnaderna för omlastning föreslås ett omfattande initiativ för utbyte av god praxis och praktiskt stöd.

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

1.1.3 Förenkling av transportkedjorna

De administrativa kraven på logistikindustrin ska förenklas, bland annat genom införande av en regel om att den information som lämnas av ekonomiska aktörer endast behöver lämnas en gång ("single window") och att godset ska kontrolleras av dessa myndigheter samtidigt och på samma ställe ("one-stop-shop"). Kommissionen kommer dessutom att arbeta med ett "europeiskt område för sjötransporter utan hinder" där både fartygets färdväg och gods kan spåras på ett pålitligt och säkert sätt, vilket kommer att minska behovet av enskilda kontroller vid transporter mellan gemenskapens hamnar.

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

Insatser för att skapa en multimodal regelstruktur för ansvarsskyldighet görs på global nivå (FN:s kommission för internationell handelsrätt, UNCITRAL), men eftersom inga snabba framsteg görs kommer kommissionen att undersöka andra alternativ för Europa. Behovet av att inom EU införa en standardmässig ansvarsklausul (reservklausul) för alla transporter ska bedömas. Behovet av ett rättsligt instrument för att göra det möjligt att fullt ut täcka de befintliga internationella transportslagsbaserade ansvarssystemen inom hela den multimodala logistikkedjan ska bedömas.

Säkerheten rör skydd mot och förhindrande av brott, kriminalitet och avsiktliga brottsliga handlingar som till exempel terrorism. En jämvikt måste enligt kommissionen nås mellan säkerhetsförfaranden som uppfyller höga krav och de fria handelsströmmarna. Europeiska standarder ska därför utarbetas, i enlighet med befintlig lagstiftning, internationella konventioner och standarder, för att underlätta transportslagens säkra integration i logistikkedjan. Inom ramen för arbetet med riktlinjer och miniminormer för sjöfarts- och hamnsäkerhetsfrågor ska kraven för hamntillträde förenklas.

1.1.4 Fordonsdimensioner och lastenheter

Även om EU lagstiftningen innehåller allmänna begränsningar för fordonsgodsdimensioner och fordonsvikt inom den internationella vägtrafiken och för dimensioner inom den nationella trafiken har medlemsstaterna ett visst handlingsutrymme. Detta skapar enligt kommissionen inkonsekvens för operatörerna och försvårar genomförandet. Samtidigt som det därför kan finnas en möjlighet att se över den nuvarande EU lagstiftningen måste man dock, enligt kommissionen, beakta de effekter som en eventuell ändring av de nuvarande gränserna kan få när det gäller trafiksäkerhet, energieffektivitet, koldioxidutsläpp, farliga utsläpp, väginfrastruktur och intermodala transporter. En studie ska därför genomföras av alternativen för en ändring av standarder för fordonshöjder och fordonsgodsdimensioner, med beaktande av mervärdet av en uppdatering av direktiv 96/53/EG.

För att underlätta vid omlastning mellan transportslag och i linje med den tekniska utvecklingen borde, enligt kommissionen, 2003 års förslaget till direktiv om intermodala lastenheter ändras i syfte att öka de intermodala godstransporternas konkurrenskraft. Förslaget syftar till att minska de friktionskostnader som uppstår vid byte av transportslag, genom att harmonisera vissa specifikationer för de intermodala lastenheterna, och till att förbättra transportsäkerheten genom att införa återkommande kontroller av alla enheter. EU:s standardiseringsorgan ska var för sig ges i uppdrag att

1.1.5 ”Gröna” godstransportkorridorer

Idén med transportkorridorer utmärks av en koncentration av godstrafik mellan stora centraler och av relativt långa transportsträckor. Inom dessa korridorer kommer industrin att uppmuntras att förlita sig till sammodalitet och till avancerad teknik för intelligenta transportsystem. Korridorerna kommer att utrustas med lämpliga omlastningsanläggningar på strategiska platser och med distributionsdepåer, till en början för biobränslen och senare för andra former av gröna drivmedel.

Ett antal initiativ förs samman för att främja denna utveckling. Begreppet gröna transportkorridorer ska definieras och ett samarbete ska inledas mellan myndigheter och godstransportoperatörer för att identifiera förbättringar. De möjligheter som TEN-T-riktlinjerna erbjuder i fråga om utveckling och integration av multimodala transportkedjor bör beaktas och gröna korridorernas prioritet ska förstärkas inom Marco Polo. Ett godsorienterat järnvägsnät ska utvecklas. Inrättandet och erkännandet av sjömotorvägar ska främjas, bland annat genom bättre samordning av olika finansieringskällor. Programmet Naiades, för transporter på inre vattenvägar, ska genomföras.

1.1.6 Godslogistik i tätortsmiljö

Kommissionen menar att godslogistiken har en betydande tätortsdimension och att gods- och passagerartransporter borde vara en inneboende del i stadsplaneringen. Kommissionen kommer att främja utbyte av erfarenheter mellan företrädare för tätortsområden för att bidra till inrättandet av en uppsättning rekommendationer, bästa praxis, indikatorer och standarder för transportlogistik i tätorter.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Eftersom förslagen i meddelandet är av övergripande karaktär är det ännu för tidigt att i detalj uttala sig om vilka effekter förslagen kan komma att få på svenska regler.

1.3 Budgetära konsekvenser

Enligt kommissionens konsekvensbedömning (SEK(2007) 1321) kommer arbetet med ”single window” att investeringar i den nationella IT-kapaciteten. I övrigt bedömer kommissionen att de administrativa kostnaderna för genomförandet av handlingsplanen kommer att vara begränsade för de offentliga myndigheterna. De största kostnaderna förväntas uppstå i samband med arbetet med nya normer, vid införandet av ett kvalifikationscertifieringssystem och vid det eventuella antagandet av

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Regeringen delar synen att utvecklingen av logistiksystem är av mycket stor betydelse och kan bidra till ett effektivt, konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Regeringen instämmer också i att utvecklingen av logistiksystem främst bör vara en uppgift för näringslivet och att statens roll är att skapa goda förutsättningar för en sådan utveckling. Åtgärdernas inriktning, med fokus på att använda informations- och kommunikationsteknik för bättre administration och att lösa upp flaskhalsar i transportsystemet, stöds av regeringen. Regeringen stödjer kommissionens arbete med att utvärdera och se över regelverket om vägfordons mått och vikt.

I vilken utsträckning de konkreta förslagen kan stödjas beror på deras slutliga utformning. I samtliga frågor bör kommissionens fortsatta arbete följas uppmärksam.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaterna har hittills överlag varit övervägande positiva till handlingsplanen, särskilt när det gäller innovationsfrågorna. Flera medlemsstater är negativt inställda till att för närvarande göra en översyn av regelverket om vägfordons mått och vikt. Några medlemsstater har önskat att utvecklingen av intelligenta transportsystem uttalat ska knytas till satellitnavigeringssystemet Galileo.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är ännu inte kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Tio myndigheter och organisationer har lämnat synpunkter på handlingsplanen¹. Flertalet remissinstanser är generellt sett positiva till kommissionens handlingsplan och menar att den behandlar angelägna frågor.

¹ Banverket, Branschföreningen Tågoperatörerna, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsverket, Sveriges Hamnar, Sveriges Redareförening, Sveriges Åkeriföretag, Transportgruppen, Transportindustriförbundet och Vägverket.

Det transportslagsövergripande angreppssättet ses som positivt att alla instanser som har kommenterat det. *Sjöfartsverket* och *Sveriges Redareförening* poängterar att det är viktigt att transportslagsövergripande system utvecklas så att även sjöfarten kan dra nytta av dem. *Luftfartsstyrelsen* anser att det multimodala synsättet måste få ett tydligare genomslag i den fortsatta beredningen av meddelandet.

Planen beskrivs av remissinstanserna som omfattande, ambitiös och övergripande. *Banverket* anser att mycket snäva tidsramar gör det svårt att genomföra planen enligt nuvarande förslag. *Vägverket* poängterar att de föreslagna åtgärderna ofta består i att ta fram mer detaljerade åtgärdsplaner och att det gör det svårt att uttala sig om vilka effekter de föreslagna åtgärderna kommer att få.

Utvecklingen inom e-transport och intelligenta transportsystem lyfts fram som prioriterat av flertalet remissinstanser. *Vägverket* menar dock att det är svårt att värdera nyttan av förslaget med ett "Internet för gods" och varnar för en övertro på IT-lösningar som en "frälsare".

Förenklade administrativa krav välkomnas av remissinstanserna. *Sveriges Hamnar*, *Transportgruppen* och *Transportindustriförbundet* framhåller vikten av att lösa de administrativa problem som dagens icke-harmoniserade skyddsregler ger upphov till samt att prioritera åtgärder i syfte att åstadkomma en "papperslös" hantering av tulldokument även inom sjöfart och hamnverksamhet. *Banverket* anser att arbetet med ett samlat transportdokument bör redovisas inom ramen för konceptet e-transport.

Enligt *Vägverket* är regelverket kring mått för transporter och godsbärare det viktigaste området som berörs i handlingsplanen och anser att det är viktigt att betona såväl den miljömässiga som den samhällsekonomiska nyttan av längre fordon. *Branschföreningen Tågoperatörerna* ser det som mycket angeläget att olika typer av lastbärare standardiseras i möjligaste mån. *Sveriges Åkeriföretag* och *Sjöfartsverket* pekar på de möjligheter längre fordon ger när det gäller att transportera nu förekommande lastbärare. Även *Sveriges Hamnar*, *Transportgruppen* och *Transportindustriförbundet* vill se större fordonsdimensioner inom EU.

Banverket, *Sjöfartsverket* och *Vägverket* lyfter fram vikten av att näringslivet engageras i genomförandet av planen.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Rådsslutsatser om handlingsplanen ska behandlas av rådet (transport) den 29 november 2007.

Tidsfrister för de föreslagna åtgärderna i handlingsplanen är satta till mellan 2007 och 2013. Vissa förslag innebär fortlöpande aktiviteter.

Kommissionen ska rapportera om de framsteg som gjorts i genomförandet av handlingsplanen år 2010. Rapporten ska göra det möjligt att bedöma vilka ytterligare åtgärder som kommer att behövas på de ovannämnda områdena.

2007/08:FPM30

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Meddelandet innehåller inga konkreta initiativ till beslut för vilka angivande av rättslig grund är aktuellt.

3.3 Fackuttryck/termer