



GENERALDIREKTORATET FOR INTERNE POLITIKKER  
TEMAAFDELING B: STRUKTUR- OG SAMHØRIGHEDSPOLITIK

TRANSPORT OG TURISME

# VEJGODSTRANSPORT: HVORFOR EU-BASEREDE SPEDITØRER FORETRÆKKER LASTBIL FREM FOR TOG

## SAMMENDRAG

### Resumé

Dette er en vurdering af de faktorer, der influerer de EU-baserede godsspeditører i deres valg af transportform, med fokus på hvorfor disse ofte vælger lastbiltransport frem for tog. Undersøgelsen belyser på grundlag af en analyse af langsigtede tendenser inden for godstransport, en række landespecifikke casestudier (Tyskland, Polen, Frankrig, Italien og Spanien) og interview med brancheaktører de underliggende faktorer i valget af transportform. Der fremsættes i det afsluttende kapitel anbefalinger vedrørende nøgleelementer i en effektiv strategi til at fremme anvendelse af jernbaner med udgangspunkt i tidligere høstede erfaringer.

Dette dokument blev bestilt af Europa-Parlamentets Udvalg om Transport og Turisme.

## FORFATTERE

Steer Davies Gleave - Francesco Dionori, Lorenzo Casullo, Simon Ellis, Davide Raghetti, Konrad Bablinski, Christoph Vollath, Carl Soutra

## ANSVARLIG ADMINISTRATOR

Marc Thomas  
Temaafdeling B: Struktur- og Samhørighedspolitik  
Europa-Parlamentet  
B-1047 Bruxelles  
E-mail: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

## REDAKTIONEL BISTAND

Adrienn Borka

## SPROGUDGAVER

Original: EN.

## OM REDAKTØREN

Skriv til følgende e-mailadresse for at kontakte temaafdelingen eller abonnere på dens månedlige nyhedsbrev: [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

Redaktionen afsluttet i marts, 2015.  
© Den Europæiske Union, 2015.

Dette dokument er tilgængeligt på internettet på:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

## ANSVARFRASKRIVELSE

De synspunkter, der gives udtryk for i dette dokument, er udelukkende forfatterens ansvar og afspejler ikke nødvendigvis Europa-Parlamentets officielle holdning.

Eftertryk og oversættelse til ikkekommercielle formål er tilladt, forudsat at kilden angives, og udgiveren underrettes på forhånd og tilsendes et eksemplar.

## SAMMENDRAG

### TENDENSER INDEN FOR VEJ- OG JERNBANEFRAGT

Jernbanegodstransport i EU har overordnet set fremvist ringe tal i absolut vækst siden 2000. Relativt set har jernbanefragten mistet terræn i forhold til vejgodstransport. Den gennemsnitlige tendens dækker dog over betydelige forskelle medlemsstaterne imellem.

Nationale tendenser er knyttet til en række faktorer, der bl.a. omfatter hvor udbygget jernbanenettet er, andelen af international trafik i den samlede trafikmængde og omfanget af konkurrence fra andre transportformer (f.eks. indenlandske vandveje). Andelen af gods, der fragtes ad hhv. vej og jernbane, varierer stærkt afhængigt af typen af gods. Tungt masse gods (såsom kul) transporteres primært ad jernbane, mens gods, der er lettere og/eller mere forgængeligt, transporteres ad vej.

### FAKTORER DER BIDRAGER TIL SPEDITØRERNES TRANSPORTVALG

Mellem de to yderpunkter – gods der næved altid fragtes med tog og gods der som oftest fragtes ad vej – er valget af transportform influeret af en række faktorer på mikroniveau. Speditørerne (processens centrale beslutningstagere) træffer beslutninger som en funktion af karakteristika ved tidligere erfaringer, type af fragtet gods, fragtoperatorenes attributter samt afstands-/tidsmæssige hensyn.

Desuden bidrager også visse overordnede og strukturelle faktorer til ændringer i det modale mønster på lang sigt. Disse omfatter forholdet mellem økonomisk vækst og godstransport, idet vejtransport generelt reagerer bedre på ændringer i den økonomiske cyklus end jernbane. Ændringer i den industrielle produktionsproces og opsplittningen af logistikken har påvirket jernbanegodstransport på negativ vis; nye former for intermodal transport udgør omvendt et vækstintensivt markedssegment for jernbaner.

Data om speditørernes præferencer fra nationale casestudier indikerer, at omkostningshensyn er af stor betydning i visse lande, hvor jernbanefragt opfattes som værende for dyrt (Frankrig, Italien). Overordnet set peger alle casestudierne på behovet for kvalitetssikret og bedre sammenkoblet jernbaneinfrastruktur med fokus på flaskehalsproblemer (Tyskland), kapacitet (Italien, Frankrig) og pålidelighed (Spanien, Polen).

Flere undersøgelser omfatter vurderinger af det potentielle skift fra vej- til jernbanetransport eller intermodal trafik; skøn over skiftet varierer fra 1 til 14 procentpoint. Faglitteraturen peger også på en tærskel på 200–300 km, over hvilken jernbanetransport er særligt konkurrencedygtig og potentialet for et modalt skifte er højere. Et realistisk, overordnet mål for andelen af fragt, der kan transporteres ad jernbane i EU på mellemlang sigt, kan være ca. 20 % af alle indenlandske fragtmængder, målt i tons/km.

### EKSISTERENDE MÅLINGER RETTET MOD VALG AF TRANSPORTMIDDEL

Der er på EU-plan blevet taget en række initiativer, der sigter mod et modalt skift fra vej- til jernbanetransport. Disse omfatter eurovignetdirektivet, der indfører vejafgifter baseret på eksterne omkostninger, jernbanereformer der åbner fragtmarkedet for konkurrence og forbedret interoperabilitet, og programmer for finansieringsinvestering i intermodal infrastruktur og -operationer såsom TEN-T- og Marco Polo-programmer.

Sideløbende hermed har medlemsstaterne indført en række foranstaltninger, herunder direkte finansiel støtte målrettet mod udvikling af jernbaneinfrastruktur (f.eks. ved at sørge for øget frihøjde for tunge tog og genopsætning af klinkbeklædningen). Samlet set har de nationale foranstaltninger imidlertid ikke haft en større indvirkning på det modale skift. Dette kan tilskrives dels det generelt begrænsede omfang af investeringer i jernbaner og intermodal transport i forhold til investeringerne i veje, og dels manglen på koordination af de politiske initiativer inden for jernbanefragt på EU- og medlemsstatsplan. Der er blevet indført vejafgifter i en række lande, omend indvirkningen på vejgodstransport sædvanligvis er blevet opvejet af andre foranstaltninger, der overvejende tilskynder til anvendelsen af vejtransport.

De mest effektive politikker synes at have været dem, der fokuserer på intermodal transport, enten gennem målrettede tilskud til intermodale operatører eller gennem specifikke aftaler ved centrale intermodale knudepunkter, med særlig fokus på havne i bl.a. Tyskland, Spanien og Det Forenede Kongerige.

## STRATEGIER TIL AT ÆNDRE SPEDITØRERNES VALG AF TRANSPORTFORM

Analysen udført som led i denne undersøgelse indikerer, at aktive politikker til fremme af et modalt skift kan få en indvirkning på speditørernes valg, hvis de sætter fokus på de centrale faktorer, der berører jernbanegodstransportens konkurrenceevne. Disse politikker indbefatter både målrettede reguleringsmæssige incitamerter og investeringer i infrastrukturforanstaltninger.

Der kan drages tre hovedkonklusioner af den udeblevne virkning af de tidligere førte politikker såvel som af den bedste praksis, der er indkredset i de nationale casestudier:

- For det første vil en bedre koordination af strategier på forskellige administrative niveauer såvel som på tværs af transportformer blive afgørende. Skiftfremmende programmer vil skulle undgå en kludetæppe-tilgang til monetære incitamerter. Det er nødvendigt, at de lektier, der er draget af hver ordning, bliver bedre udbredt inden for branchen. Det kommende Shift2Rail-initiativ bør støtte dette formål ved at fokusere på løsninger, der kan højne kapaciteten, konsolidere pålideligheden og forbedre de europæiske jernbanesystemers livscyklus. Koordination af jernbane- og vejpolitikker er også nødvendig, eftersom enhver foranstaltning, der berører den konkurrencemæssige stilling for den ene transportform, har følgevirkninger for den anden.
- For det andet er det vigtigt, at skiftstrategierne er skræddersyet til de specifikke omstændigheder, hvori de implementeres. Erkendelsen af, at transport over længere afstande og grænser formentlig vil skifte fra vej- til jernbanetransport afspejler eksempelvis i udarbejdelsen af EU-politikker.
- For det tredje kræver implementeringen af effektive strategier stabil og tilstrækkelig finansiering fra både EU og medlemsstaterne. Connecting Europe-faciliteten (CEF) vil i denne henseende medvirke til at tilføre betydelige ressourcer til samfinansiering af opbygningen af TEN-T-netværket og ERTMS. Idet midler til transportfinansiering ikke er budgetmæssigt afskærmet under den nye CEF-politik, vil dette kunne anspore projektsponsorer til at konkurrere om finansiering og demonstrere den virkelige merværdi ved hver investeringsordning.