

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Godslogistik i Europa — nøglen til bæredygtig mobilitet«

KOM(2006) 336 endelig

(2007/C 168/13)

Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber besluttede den 28. juni 2006 under henvisning til EF-traktatens artikel 262 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henstevtes til EØSU's Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, som udpegede Rafael Barbadillo López til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 22. marts 2007.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 435. plenarforsamling den 25.-26. april 2007, mødet den 26. april, følgende udtalelse med 150 stemmer for, 2 imod og 5 hverken for eller imod:

1. Konklusioner og henstillinger

1.1 Med henblik på at bevare og udbygge EU's konkurrenceevne er en effektiv transportsektor en nødvendighed. Godstransport ses som drivkraften for handel og velstand. Derfor er en moderne forvaltning af de komplekse transportstrømme påkrævet for at sikre en høj effektivitet og et tæt samarbejde mellem de forskellige transportformer.

1.2 Logistik spiller en central rolle, hvad angår sikring af en miljømæssigt forsvarlig mobilitet; logistik bidrager til miljøbeskyttelse og forbedret energieffektivitet ved at gøre godstransporten mere effektiv og konkurrencedygtig. Logistik skal ikke ses som en faktor, der kontrollerer og udøver indflydelse på transportkæden; tværtimod muliggør fremadrettede, logistiske løsninger en effektiv planlægning, styring, overvågning og udførelse af modal og multimodal transport.

1.3 Infrastrukturen udgør det nødvendige grundlag for udviklingen af det indre marked for transport, hvis optimering kræver svar på to udfordringer: nedbringelse af den trafikale overbelastning og forbedring af tilgængeligheden gennem udnyttelse af alle finansieringsmuligheder. En effektiv og rationel udnyttelse af infrastrukturen garanterer, at ønsket om en miljøvenlig mobilitet kan realiseres. Men ethvert tiltag til en rationel anvendelse af infrastrukturen må inkludere logistiske løsninger for personbefordringen. For nøglen til en miljømæssigt forsvarlig mobilitet ligger ikke kun hos godstransporten.

1.4 Såvel udbydere som kunder anvender logistiske instrumenter til optimering af transporten med henblik på at effektivisere varestrømmene og minimere antallet af ture uden gods.

1.5 Transportlogistik kræver kompetente og veluddannede medarbejdere og ledere, som har lært håndværket og som med et kendskab til de sikkerheds- og sundhedsmæssige regler kan overholde disse. På logistikområdet må der derfor udvikles planer for grund- og efteruddannelse under medvirken af arbejdsmarkedets parter.

1.6 Transportsektoren er storforbruger af energi fra fossile brændstoffer. Derfor må en reduktion af afhængigheden af disse

brændstoffer, såvel som en formindskelse af CO₂-emissionerne være de vigtigste mål. Med henblik på realiseringen af disse målsætninger er et program for »Forskning, udvikling & innovation« i transportsektoren en absolut nødvendighed, og der skal afsættes tilstrækkeligt med midler til at optimere anvendelsen af alternativ energi og fremme en differentieret politik, på først og fremmest afgiftsområdet, der begunstiger integration og udnyttelse af nye miljøvenlige teknologier.

1.7 Logistik må ses som en økonomisk aktivitet, der udøves af transportsektoren selv, mens det er myndighedernes rolle at skabe passende rammebetingelser, så handelen kan forløbe så effektivt og konkurrencedygtigt som muligt.

1.8 På samme måde som ved short sea shipping, hvor sektorens medvirken ved indkredsningen af problemer og udarbejdelsen af mulige løsninger var en stor succes, må denne praksis udvides til også at omfatte de andre transportområder med henblik på at opnå samme succes.

1.9 De nye teknologier, særligt satellitnavigationssystemet Galileo, der i fremtiden vil give mulighed for sporing og overvågning af fragtforsendelser, bidrager væsentligt til udviklingen af en moderne og effektiv logistik. Den teknologiske udvikling må dog ikke medføre handelshindringer, men skal være interoperabel i hele EU og tilgængelig for SMV'erne. Programmet »Forskning, udvikling & innovation« skal udgøre et hovedpunkt i det 7. rammeprogram, idet tekniske innovationer kan åbne nye perspektiver for sektoren.

1.10 Statistikker vedrørende transportlogistik skal tage hensyn til alle former for transport og transportaktiviteter, hvis det statistiske materiale skal give et pålideligt billede af situationen og udviklingen på transportområdet.

1.11 For at der kan etableres et transportnet med fokus på godstransport, må problemerne i forbindelse med jernbanenettets interoperabilitet løses; jernbanenettets forvaltningssystemer må forbedres med henblik på at øge effektiviteten og forbedre sektorens konkurrenceevne set i forhold til andre transportformer.

1.12 Indførelsen af kvalitetsparametre og »administrativ etstedsbetjening« er elementer, der vil bidrage til transportlogistikens udvikling i Europa, for på den ene side giver kvalitetsmålingen på europæisk plan mulighed for en vis standardisering vedrørende vurderingen af den logistiske effektivitet og på den anden side vil indførelsen af koordinerede og standardiserede procedurer sikre en hurtigere afvikling af toldformaliteterne.

1.13 Hvis de opstillede mål skal nås, er det en forudsætning, at repræsentanterne for de forskellige transportområder deltager aktivt i udarbejdelsen af Kommissionens kommende handlingsplan.

2. Indledning

2.1 Logistik spiller en central rolle, hvad angår sikring af en miljømæssigt forsvarlig mobilitet; derudover bidrager logistik til miljøbeskyttelse og forbedret energieffektivitet ved at gøre godstransporten mere effektiv.

2.2 I sin midtvejsevaluering af hvidbogen fra 2001 indrømmer Kommissionen implicit betydningen af godstransport som drivkraft for handel og økonomisk velstand i EU.

2.3 De erfaringer, der er blevet samlet fra hvidbogens offentliggørelse i 2001 til midtvejsevalueringen i sommeren 2006 har vist, at man ikke kan se bort fra vejtransportens betydning, og at samtlige forsøg på at dirigere transportstrømmene i retning af andre transportformer har haft meget begrænset succes.

2.4 EU's socioøkonomiske udvikling er i høj grad afhængig af den frie personbefordring og godstransport — under hensyntagen til miljøbeskyttelsen. Der kan ikke tales om udvikling, med mindre nødvendigheden af at skabe og bevare et infrastrukturnet, der svarer til EU's voksende behov, tages med i betragtning.

2.5 En miljømæssigt forsvarlig mobilitet sikres først og fremmest gennem en rationel og effektiv udnyttelse af transportnettene, hvad angår såvel personbefordring som godstransport.

2.6 Logistik spiller en afgørende rolle for sikringen af en miljømæssigt forsvarlig mobilitet. Den stærke stigning i godstransporten bidrager uden tvivl til udviklingen i vækst og beskæftigelse, men det er ikke påvist, at godstransport i sig selv fører til flere trafikpropper, ulykker, larm, forurening og større afhængighed af importerede fossile brændstoffer, såvel som energitab.

2.7 Derfor må ethvert tiltag til rationalisering af anvendelsen af infrastruktur også inkludere logistiske foranstaltninger vedrørende den private personbefordring, så der skabes gunstige betingelser for anvendelsen af kollektiv transport. Nøglen til en miljømæssigt forsvarlig mobilitet ligger ikke kun hos godstransporten.

2.8 På den anden side er det klart, at samfundet ikke efterspørger vejtransport for sin fornøjelses skyld, men fordi det er den hidtil hurtigste, mest fleksible og mest effektive transport-

form — trods forsøg på at flytte fragten over på skinnenettet og anvende søvejen. Resultaterne af disse forsøg har — med undtagelse af transportformerne short sea shipping og indre vandveje — været alt andet end positive.

2.9 Det ville være urealistisk at tro, at såvel transportudbydere som kunderne ikke allerede anvender de eksisterende logistiske instrumenter til optimering af de nødvendige transportaktiviteter med henblik på at forbedre effektiviteten af deres transaktioner. Men moderne logistiske løsninger vil yderligere forøge de forskellige transportformers effektivitet og kombinationsmulighederne mellem dem.

2.10 På mellemlangt og langt sigt må visse transportformer nødvendigvis blive langt mere operationelle og konkurrencedygtige, hvis der er et ønske om en politik, hvor de enkelte transportformer kombineres, og muligheden for at kombinere skal virke umiddelbar og oplagt for enhver, der efterspørger transportydelser. Bestemte transportformers ineffektivitet må afhjælpes, så de kan blive mere konkurrencedygtige og øge deres andel af den samlede transport.

2.11 Transportvirksomhederne optimerer så vidt muligt deres fragtruter og begrænser kørsel uden fragt til det absolut nødvendige minimum.

2.12 Den manglende ligevægt i fragtbehovet mellem godsets oprindelses- og bestemmelsessted vil forblive et alvorligt problem, selv hvis moderne logistiske løsninger realiseres, idet der altid vil herske en uligevægt mellem indførsel og udførsel af gods uafhængigt af, hvilken form for transport, der anvendes. Ingen transportudbyder undgår at skulle lede efter fragt til hjemturen.

2.13 Med hensyn til anvendelse af de miljømæssigt mest hensigtsmæssige transportformer — i overensstemmelse med Kommissionens handlingsplan for energieffektivitet ⁽¹⁾ — må opmærksomheden henledes på, at Kommissionens undersøgelser om emnet transport og miljø ikke skelner mellem offentlig og privat vejtransport, hvilket ellers ville vise, hvilke negative konsekvenser den intensive og ubegrænsede brug af personbiler har i form af blandt andet trafikoverbelastning, miljøforurening og energiforbrug.

2.14 Logistikens inddragelse i transportpolitikken er ikke en ny praksis. De store fremskridt i de logistiske foranstaltninger blev for en stor dels vedkommende begunstiget gennem traditionelle transportvirksomheders tilpasning til markedskravene. De store logistiske fremskridt er i første linje et resultat af transportvirksomhedernes tilpasningsevne og fleksibilitet, idet landvindinger på andre produktionsområder overtages.

2.15 Kunderne og transportvirksomhederne er de første til at gøre brug af logistik-baserede foranstaltninger. Logistik i sig selv skal ikke ses som en faktor, der kontrollerer og udøver indflydelse på transportstrømmene; det er tværtimod virksomhederne, der med deres afgørelser og tiltag træffer logistiske foranstaltninger inden for deres forretningsområde.

⁽¹⁾ KOM(2006) 545 endelig: Kommissionens meddelelse — Handlingsplan for energieffektivitet: udnyttelse af potentialet.

2.16 Der er ofte en tendens til at overdrive logistikens betydning ved hjælp af enorme omsætningstal, som om der er tale om en selvstændig aktivitet og uden hensyntagen til, at størstedelen af denne omsætning baserer sig på transport og ledsagende foranstaltninger. Det er transportsektoren, der investerer i fastkapital, skuldrer de faste omkostninger og flytter godset.

2.17 Kommissionen og Europa-Parlamentet kan skabe en merværdi i udviklingen af logistik på godstransportområdet i Europa, hvis det lykkes dem at skabe en operativ ramme med bedst mulige betingelser for de forskellige transportformer. Institutionerne må skabe gunstige forudsætninger for en gensidig tilnærmelse, uden indgreb, der er rettet mod en specifik transportform.

3. Generelle bemærkninger

3.1 Som der allerede er givet udtryk for ved andre lejligheder, er et nøglebegreb i midtvejsevalueringen af hvidbogen samordnet modalitet, dvs. den effektive anvendelse af de forskellige transportformer, hvad enten der er tale om anvendelse af en enkelt transportform eller en kombination af flere. Samordnet modalitet er den bedste garanti for, at en høj mobilitet kan kombineres med en god miljøbeskyttelse.

3.2 EØSU ser med interesse på, at der i meddelelsen gøres opmærksom på, at der inden for rammerne af et effektivt og sammenhængende europæisk transportsystem må opnås en optimal komplementaritet mellem de forskellige transportformer med henblik på at tilbyde brugerne de bedst mulige transporttjenester. Alligevel vil det med de nuværende produktionssystemer in mente være forhastet at hævde, at der — ud over på bestemte strækninger — allerede i dag findes konkurrencedygtige alternativer til vejgodstransport.

3.3 EØSU mener ligeledes, at udvikling af godstransportlogistik i første linje er en økonomisk aktivitet og opgave, som må tilfalde sektoren selv, mens myndighederne har til opgave at skabe passende rammebetingelser samtidig med, at den logistiske styring af handelen overlades til virksomhederne.

3.4 EØSU er af den opfattelse, at indførelsen af den logistiske dimension i transportpolitikken må ske under passende hensyntagen til de forskellige transportformer, dvs. at de logistiske overvejelser skal indgå som en informationsfaktor i den politiske beslutningsproces.

3.5 En passende komplementaritet mellem transportformerne og anvendelse af moderne logistiske løsninger giver mulighed for en effektiv planlægning, styring, overvågning og gennemførelse af unimodale og multimodale transportkæder.

3.6 Kommissionen må i højere grad insistere på, at de enkelte transportformers effektivitet og ydeevne optimeres. Det er ligeledes påkrævet at gøre såvel sø- som jernbanetransport mere effektiv ved hjælp af øget konkurrence — men ikke

deregulering — i stedet for at stille andre transportformer ringere. Vejtransport skal betragtes som en uundværlig partner for de øvrige transportområder ved at forbedre koordinering og intermodalitet og træffe de nødvendige tiltag, så sektoren kan tilbyde fleksible tjenester til gunstige priser.

3.7 Fra politisk side skal der sættes på transportmidlernes sikkerhed, miljøvenlighed samt effektivitet og ydeevne, og brugerne må have frihed til at vælge den transportform, der dækker deres behov.

3.8 Som meddelelsen fastslår, kan det konstateres, at der i de seneste år har været interessante tendenser, som bl.a. eksternalisering (out-sourcing) af logistiske opgaver, og at dette samarbejde mellem speditører og kontrahenter er forbundet med en høj grad af integration af organisationsstrukturer og IT-systemer.

4. Handlingsområder

4.1 Identifikation af problemer og løsninger

4.1.1 Efter EØSU's mening må alle berørte aktører — ud over udveksling af viden og erfaringer, udbredelse af bedste praksis og samarbejde om udarbejdelse af politiske tiltag — involveres i identifikationen af problemer og løsninger.

4.1.2 Mens identifikationen af problemer og passende løsninger har været en stor succes vedrørende short sea shipping har man ifølge meddelelsen på nuværende tidspunkt ikke noget klart overblik over, hvilke konkrete barrierer, der står i vejen for en hurtigere udvikling af godstransportlogistikken i Europa.

4.1.3 Men man har kendskab til en række aspekter, der umiddelbart er til gene for vejgodstransporten og begrænser sektorens operative spillerum — også på grund af en manglende harmonisering af lovgivningen vedrørende spørgsmål, der er vigtige for etableringen af lige konkurrencevilkår i et udvidet EU.

4.2 Informations- og kommunikationsteknologi (IKT)

4.2.1 Intelligente transportsystemer bidrager til en mere effektiv og rationel anvendelse af infrastrukturen, og derfor til en reduktion af antallet af ulykker og en nedbringelse af trafikmængden samt bedre miljøbeskyttelse.

4.2.2 Det europæiske satellitnavigationssystem GALILEO, der træder i kraft i 2010, vil tilbyde tjenester for alle transportformer, som f.eks. sporing og overvågning af fragt, initiativet »intelligente køretøjer«^(?) til fremme af ny teknologi for motor-køretøjer, programmet SESAR, der vil bidrage til en bedre lufttrafikstyring i det fælles europæiske luftrum eller systemet ERMTS, der skal forbedre interoperabiliteten mellem de nationale jernbanenet. Alle disse funktioner vil have en positiv indvirkning på logistikken.

(?) Meddelelse om initiativet »Intelligente køretøjer«: »Øget kendskab til ict's betydning for mere intelligente, sikrere og renere køretøjer« — KOM(2006) 59 endelig.

4.2.3 Til sikring af det indre markeds integritet virker det hensigtsmæssigt ikke at lade teknologiske løsninger blive til handelshindringer, men tværtimod udvikle disse efter interoperable standarder i hele EU. Med henblik på at øge den logistiske effektivitet er fælles, af producenter og operatører generelt anerkendte, normer og synergier mellem systemerne en nødvendighed.

4.2.4 Der skal tages højde for de startomkostninger med hensyn til såvel teknik som software, der bliver en konsekvens for SMV'erne, og som ikke må blive en hindring for disse virksomheders fulde markedsdeltagelse.

4.2.5 EØSU er enig i, at godstransportens logistik skal forblive et centralt tema for forskningen under det 7. rammeprogram, idet teknologiske innovationer kan åbne nye perspektiver for sektoren.

4.3 Logistikuddannelse

4.3.1 EØSU er af den opfattelse, at uddannelse og efteruddannelse ikke må begrænse sig til transportlogistik, men at områderne transport og logistik skal behandles som to forskellige og komplementære fag.

4.3.2 Det ville være passende at se nærmere på en præcis fastsættelse af fagene på logistikområdet, da der hidtil ikke findes hverken statistiske data eller præcise definitioner i den henseende. I den forbindelse spiller arbejdsmarkedets parter en vigtig rolle, idet det er dem, der kan opstille rammerne for en sådan uddannelse.

4.4 Statistiske data

4.4.1 For EØSU står det klart, at man ikke blot skal betragte logistik ud fra en begrænset statistisk synsvinkel, men også grundigt undersøge de forskellige transportformer og de dertil knyttede aktiviteter.

4.4.2 Det er vigtigt at få et sandfærdigt billede af situationen og videreudviklingen på logistikområdet, men befordringsandel og oplagring må ikke glemmes på den bekostning. I *Fællesskabets statistiske program 2008-2012* ⁽³⁾ står der, at et aspekt ved EU's statistikker skal forbedres, nemlig specifikation af fordeling på transportformer, særligt inden for vejtransport.

4.5 Anvendelse af infrastruktur

4.5.1 Infrastrukturens kvalitet er af afgørende betydning for godstransportlogistikken.

⁽³⁾ KOM(2006) 687 endelig: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om Fællesskabets statistiske program 2008-2012.

4.5.2 Efter EØSU's mening er den socioøkonomiske udvikling i høj grad afhængig af den frie bevægelighed for personer og varer.

4.5.3 De transeuropæiske transportnet er en forudsætning for udviklingen af det indre marked for transport, men udgangspunktet er ikke det samme i alle EU's medlemsstater. Det betyder bl.a., at ikke alle transeuropæiske transportnet er overbelastede. Der er altså tale om forskelligartede problemer.

4.5.4 EØSU er enig i, at intermodale logistikkæder i bestemte korridorer fordeler transporten, så de forskellige unimodale eller multimodale transportformers anvendelse af infrastrukturen optimeres.

4.5.5 EØSU finder det hensigtsmæssigt at tage hensyn til problemerne i specifikke randområder og områder i den yderste periferi. For også at forsyne disse regioner på passende vis, er det nødvendigt at fremrykke deadlines og øge EU's støtte til etablering af de transeuropæiske transportnet; passage gennem Pyrenæerne og Alperne har i den forbindelse særlig betydning. Med en alt i alt bedre tilgængelighed er der som følge af den tilknyttede bedre konkurrenceevne større chancer for regional udvikling.

4.5.6 Udover at tildele flere budgetmidler må EU støtte oprettelsen af et blandet finansieringssystem til anlæg og forvaltning af infrastruktur, der tilbyder retssikkerhed og retlige garantier for investering af privatkapital på den betingelse, at opkrævningen af afgifter imødekommer alle berørte interesser.

4.5.7 Hvis der opstår problemer på grund af manglende infrastruktur eller forkert anvendelse af den eksisterende, må der træffes modforholdsregler.

4.6 Resultater inden for udbudte tjenester

4.6.1 Anerkendelse af kvalitet

4.6.1.1 Indførelsen af referenceniveauer for godstransportlogistikken til vurdering og kontrol af tjenesternes kvalitet på europæisk niveau kan være interessant for sektoren, så længe det drejer sig om et sammenligningsinstrument, der kan anvendes af såvel virksomheder som kunder.

4.6.1.2 Fastlæggelsen af en række europæiske referenceniveauer ville betyde en vis ensartethed i bedømmelsen af den logistiske effektivitet.

4.6.1.3 Men EØSU er af den opfattelse, at indførelsen af en ny kvalitetsmærkning ikke må resultere i en forøget administrativ byrde og ekstraomkostninger for sektoren.

4.6.2 Et net for jernbanegodstjenester

4.6.2.1 EØSU tilslutter sig den opfattelse, at indretningen af et godsorienteret jernbanenet, som giver mulighed for at anvende specielle godstransportkorridorer, ville mindske men ikke i sig selv løse problemerne med manglende effektivitet og pålidelighed, som bl.a. er et resultat af utilstrækkelig teknisk og forvaltningsmæssig interoperabilitet.

4.7 Fremme og forenkling af multimodale kæder

4.7.1 »Administrativ etstedsbetjening« og et »fælles europæisk maritimt område«.

4.7.1.1 EØSU støtter oprettelsen af et enkelt henvendelsessted (»administrativ etstedsbetjening«) for logistikstrømmene, særligt de multimodale strømme, hvor alle toldmæssige og beslægtede formaliteter klares på koordineret vis.

4.7.2 Fremme af multimodale kæder

4.7.2.1 EØSU bifalder udviklingen af det eksisterende net af Shortsea Promotion Centre på en måde, så det også omfatter fremme af multimodale logistikløsninger for transportkæder på land.

4.7.3 Ansvar ved multimodal transport

4.7.3.1 EØSU bifalder, at Kommissionen uafhængigt af, hvilken løsning der findes på spørgsmålet om erstatningsansvar i Europa, vil undersøge merværdien ved at standardisere et transportdokument til multimodale transportoperationer.

4.8 Lastestandarder

4.8.1 Kommissionens initiativ til at foreslå fælles europæiske standarder for intermodale lasteenheder i transport mellem EU-lande (*), er et forsøg på at harmonisere de for tiden gældende vægt- og måleenheder for lasteenheder, men med det formål for øje må der tages hensyn til de nuværende kendetegn ved transportnettene, og man må se på muligheden for at anvende disse måleenheder uden, at dette resulterer i en forringelse af sikkerheden.

5. Vejen frem

5.1 Ved udarbejdelsen af handlingsplanen for godstransportlogistik i løbet af 2007 bør Kommissionen tage hensyn til forslagene fra de berørte sektorer på de forskellige transportområder inden udformningen af eventuelle lovgivningsinitiativer.

Bruxelles, den 26. april 2007

Dimitris DIMITRIADIS

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

BILAG

Følgende tekst i sektionens udtalelse blev forkastet til fordel for et ændringsforslag vedtaget på plenarforsamlingen, men fik dog tilslutning fra over en fjerdedel af de afgivne stemmer:

Punkt 4.5.8:

4.5.8 EØSU foreslår, at de midlertidige kørselsrestriktioner, der er fastlagt af de nationale myndigheder, erstattes af koordinerede EU-restriktioner. Til dette formål er det nødvendigt med en fællesskabslovgivning, der afstemmes med udpegelsen af et transeuropæisk vejnet af en vis minimumstørrelse, som ikke er underlagt nogen restriktioner og således muliggør en vejtransport uden afbrydelser, idet der også bør sørges for forenelighed med behovene hos andre vejnet-brugere end vognmænd.

Resultat

93 stemte for, at dette punkt skulle udgå,

49 stemte imod og

10 stemte hverken for eller imod.

(*) KOM(2003) 155 endelig, ændret ved KOM(2004) 361 endelig.