

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee Arvamus teemal „Komisjoni teatis” Kaubaveologistika tegevuskava

KOM(2007) 607 lõplik

(2008/C 224/10)

18. oktoobril 2007 otsustas Euroopa Komisjon vastavalt EÜ asutamislepingu artiklile 262 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Komisjoni teatis” Kaubaveologistika tegevuskava

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutava transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektori arvamus võeti vastu 8. mail 2008. Raportöör oli Daniel **Retureau**.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 445. istungjärgul 28.–29. mail 2008 (29. mai istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 99, erapooletuks jäi 1 liige.

1. Järeldused ja soovitused

1.1 Komitee tervitab komisjoni pakutud tegevuskava ja soovib, et temaga konsulteeritaks seoses 2010. aastaks kavandatud vahearuanodega, et hinnata tehtud edusamme ja võimalikke veel püsivaid probleeme.

1.2 Komitee on nõus, et eraldi ühendveoterminalide võrdlusuuringute tegemine (k.a sadamad ja lennujaamad) tihedas koostöös sektoriga tasub end ära. Rea üldiste Euroopa võrdlusalustega, mis jätavad mänguruumi edasiseks täpsustamiseks kohalikul tasandil, peaks võrdlusuuringutes olema võimalik kaldaterminalide, meresadamate, lennujaamade ja siseveesadamate eri omadustel piisavalt vahet teha.

1.3 Eri transpordiliikidele kindlate hindade kehtestamine ei kajasta nende tegelikku mõju infrastruktuuridele, keskkonnale ja energiatõhususele ega peegelda piisavalt sotsiaalseid, territoriaalseid ja ühiskondlikke kulusid.

1.4 Võrdlusuuringuteks kavandatavate võrdlus- ja hindamisvahendite abil tuleks kõrvaltada kasutatavaid transpordivahendeid, lähtudes nende säästvusest, et lihtsustada kindlate hindade kehtestamise tasakaalustatud süsteemi sisseviimist ja töötada välja reguleerimissüsteem, tänu millele eelistatakse kõige tõhusamaid ja säästvamaid transpordiliike sõltuvalt transporditavast kaubast ja võimalikest transpordiviisidest.

1.5 Transpordilooistika tõhususe suurendamiseks, nii et see vastaks kasutajate ja kogu ühiskonna vajadusele, tuleb tingimata kiiresti hakata rohkem rakendama juba loodud uusi tipptehnoloogiasid ja uusi teadusuuringuid, samuti on vaja töötajaid pidevalt koolitada, tõsta nende kvalifikatsiooni ning parandada töötingimusi. Samal ajal tuleks optimeerida olemasolevate infrastruktuuride kasutust ning arendada transpordi ja logistika alal tegutsevaid töötajaid ning investeeritud vahendeid ja rahalisi ressursse. Lisaks oleks tarvis edendada ametikohtade ümberhindamist ja atraktiivsemaks muutmist. Samas on kindlasti vaja uusi investeeringuid uute liikmesriikide integratsiooni kiirendamiseks ning Euroopa ja Vahemere piirkonna poliitika ja naabrus-

poliitika soodustamiseks. Lisaks tuleb hinnata nõudluse kujunemise pikaajalisi perspektiive, et teha alles pika aja jooksul ära tasuvaid investeeringuid.

1.6 Tarvis on suurendada turvalisust ja ohutust teedel, eelkõige kolmandate riikidega piirnevatel piirialadel.

1.7 Eli rannajoon on pikenenud, hõlmates nüüd ka Läänemerd ja Musta merd, millega on keskse teljena seotud Doonau, mida tuleks taas elavdada. Euroopa sadamate kaudu käib 90 % kaubavahetusest kolmandate riikidega ja 40 % ELi liikmesriikide omavahelisest kaubavahetusest ning logistikateenuseid arendatakse seal märkimisväärselt. Siiski on vaja teha mitmeid muudatusi. Eelkõige tuleks ajakohastada maismaateenuseid, et pakutaks võimalikult palju eri transpordiviise ja kasutataks rohkem transpordiliikide kombinatsioone. Samuti tuleks täiustada ümberlaadimise tehnoloogiat ja korraldust. Lisaks tuleks püüelda suurema tasakaalu poole sadamate vahel ning sadamate ja maismaa transpordisõlmede vastastikuse täiendavuse poole.

1.8 Komitee toetab uute tehnoloogiate ja rakendusuringute kasutamist eri transpordiliikide kõikide parandatavate aspektide puhul (infrastruktuurid, transpordivahendid ja käituseadmed, töökorraldus ja töötingimused jne), vabatahtlikku panust tehniliste normide ning teabevahetus- ja sõnumiedastusstandardite väljatöötamise, et soodustada intermodaalsuse arengut, liikluse sujuvust ning tootmismahu ja kaubavahetuse kasvu paremat sidumist transpordimahu suurenemisega, mis areneb kahtlemata edasi. Selles osas on otsustava tähtsusega tegur logistikaahelate suurem tõhusus.

1.9 Tuleb jätkata uurimistööd mootorite ja nende energiatõhususega ning mittefossiilkütustega nii erasõidukite kui ka reisijate ja kaubaveoks kasutatavate ühistranspordivahendite osas.

1.10 Linnade transpordilooistika nõuab kiirete meetmete võtmist ja suuremaid pingutusi takistamiseks suurlinnade majanduse järkjärgulist hääbumist ning tõhususe märkimisväärselt langust, mis tuleneb liikluseruumikutes raisatud ajast — see on

ebatõhus ja keskkonda saastav nii linnaelanike kui ka ettevõtete jaoks. Linnakeskkonnas on tarvis kõikehõlmavat lähenemisviisi, milles arvestatakse nii eraisikute, ühistranspordi kui ka kaubaveo vajadusi, et paremini jaotada teedevõrgustikku ning muuta suundumust, et elanikud ja paljud tegevused suunduvad äärelinnadesse või kaugetesse elamurajoonidesse.

1.11 Tegevuskava keskmes on säästvus, energiatõhusus ja mitmeliigiline transport ning ajakavas rõhutatakse rakendatava poliitika kiireloomulisust. Komisjoni ettepanekus seatakse kohustuslikkuse asemel prioriteediks pigem koostöö ja dialoog. Tuleb näidata, et selline lähenemisviis toimib hästi. Sellele edukus sõltub transpordisektoris tegutsejatest ja nende suutlikkusest kohanedes kodanikuühiskonna pakiliste nõudmistega.

2. Komisjoni ettepanekud

2.1 Sissejuhatus

2.1.1 28. juunil 2006 avaldas Euroopa Komisjon teatise „Kaubaveologistika Euroopas — jätkusuutliku liikuvuse võti”⁽¹⁾. Selles juhiti tähelepanu logistika rollile jätkusuutlikumas, vähem saastavas ja keskkonda tõeliselt säästvas transpordis. Sellele pidi järgema konsultatsioonid, et koostada Euroopa kaubaveologistika tegevuskava,⁽²⁾ mis avaldatigi 18. oktoobril 2007.

2.1.2 Komisjon kavatses tuua ELi transpordipoliitikasse sisse logistika mõõtme, et leevendada esinevaid kitsaskohti, vähendada energiatarbimist, kasutada paremini ära infrastruktuuride ja transpordivahendite intermodaalsust ja mitmeliigilisust, kaitsta keskkonda ja piirata selle kahjustamist ning edendada töötajate järjepidevat koolitamist.

2.1.3 Komiteel paluti koostada kõnealuse tegevuskava kohta arvamus, milles käsitletakse taotletavaid eesmärke ja ajakava ning toetatakse esemete (üksikesemed, saadetised, konteinerid) transpordi logistika tõhususe suurendamisele suunatud uue info- tehnoloogia kasutamist. Logistikavaldkonna töötajate jaoks kavandatakse ka vabatahtlikku Euroopa kaubaveologistiku tunnistust ning asjaomase valdkonna töö tegemiseks vajalikku kvalifikatsiooni ja väljaõpet, et soodustada töötajate liikuvust.

2.1.4 Ent juba 2006. aastal rõhutas komisjon, et asjakohaste statistiliste andmete puudumise tõttu on Euroopa logistikaturust raske ettekujutust saada. Üldiselt arvatakse, et logistikakulud moodustavad transporditavate toodete kogukuludest 10–15 %.

2.1.5 Teatistes tegi komisjon ettepaneku luua Euroopa kaubaveologistika raamistik ja võtta eelkõige teatud valdkondades

meetmeid. Tegevuskavas täpsustatakse üksikasju ja kehtestatakse väga lühikesed tähtajad (2008–2012) järgmiste ülesannete täitmiseks:

- kitsaskohtade tuvastamine ja kõrvaldamine;
- kaasaegse info- ja kommunikatsioonitehnoloogia (seire ja jälgimine) rakendamine, kasutades Galileo programmi, kaugtuvastus- ja seiresüsteemi (LRIT), jäteabeteenuste süsteemi (RIS), automaatset identifitseerimissüsteemi (AIS), programmi SafeSeaNet, samuti raudteedevude telemaatilisi rakendusi (TAF) ja nende integreeritud logistika süsteemi (ERTMS); nn intelligentsete tehnoloogiate kasutuselevõtt, nt raadiosagedustuvastuse märgiste⁽³⁾ väljatöötamine ja standardiseerimine;
- sõnumiedastuse ja teabevahetuse üldised standardid;
- teadusuuringud (seitsmes raamprogramm);
- koostalitlusvõime ja vastastikune seotavus;
- logistikavaldkonna kvalifitseeritud tööjõu koolitamine;
- võrdlusuuringute koostamine Euroopa kohta, kuid näitajad ja meetodid tuleb veel välja töötada;
- infrastruktuuripoliitika: olemasoleva infrastruktuuri hooldus ja optimaalne kasutus, vajadusel uued investeeringud, eelkõige tipp tehnoloogiasse;
- parem tulemuslikkus tänu asjakohasele sotsiaaldialoogile, koostööle ja reguleerimisele;
- mitmeliigiliste transpordiahelate ning vastavate laadimisstandardite edendamine ja lihtsustamine.

2.1.6 2007. aastal avaldatud tegevuskavas tuuakse välja varasemas täpsemate eesmärkidega kavandatud meetmed koos nende elluviimise ajakavaga.

2.1.7 Teatistes „Liikumisvõimeline Euroopa — jätkusuutlik liikuvus meie mandril”,⁽⁴⁾ mis on 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõtte ja ühtlasi ka selle läbivaatamise tulemus,⁽⁵⁾ rõhutas komisjon nn aruka liiklemise mõistet, mis hõlmab transpordilogistikat ja intelligentseid transpordisüsteeme ning käsitleb kõnealuses tegevuskavaski ennekõike just seda teemat.

2.2 E-kaubaveod ja intelligentsed transpordisüsteemid

2.2.1 Praeguse ning tulevase info- ja kommunikatsioonitehnoloogia laialdane kasutamine võib põhjalikult parandada kaubaveologistikat, kuid endiselt on veel lahendamist vajavaid probleeme seoses standardiseerimise, kasutajate pädevuse või regulatiivsete tõketega või muude takistustega dokumentide elektroonilisele kujule viimise, andmekaitse ja eraelu puutumatus kaitse osas.

⁽³⁾ Vt ettevalmistav arvamus teemal „Raadiosagedustuvastus (RFID)” (raportöör Peter Morgan), ELT C 256, 27.10.2007, lk 66–72, ning 15.–16. novembril 2007 toimunud Lissaboni konverentsi tööd (Portugali eesistumise aja veebilehel).

⁽⁴⁾ KOM(2006) 314 lõplik, 22. juuni 2006.

⁽⁵⁾ Vt komitee 12. septembri 2001. aasta arvamust valge raamatu (KOM(2001) 370 lõplik) kohta — „Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustada” — ja 22. juuni 2006. aasta arvamust vahehindamise (KOM(2006) 314 lõplik) kohta — „Liikumisvõimeline Euroopa — jätkusuutlik liikuvus meie mandril. Euroopa Komisjoni 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõtte”.

⁽¹⁾ KOM(2006) 336 lõplik.

⁽²⁾ KOM(2007) 607 lõplik.

2.2.2 E-kaubavedude mõistest kujuneb pikapeale välja esemete Interneti kontseptsioon (veosed: üksikesemed, saadetised, pakid, konteinerid, millest iga komponenti on võimalik eristada, nimetada ja tuvastada spetsiaalse — aktiivse või passiivse — märgistuse abil, mis aktiveeritakse raadiosagedustuvastuse seadmega). Selline uus esemete Internet aitab automatiseerida ja lihtsustada veoste andmete (teave veose asukoha, olemuse ja mahu kohta, tolli jaoks vajalik jm teave) edastamist. Olemasolevaid süsteeme tuleb kasutada kõnealuse uue, esemete tuvastamisele tugineva Interneti-põhise võimaluse konkretiseerimiseks.

2.2.3 2008. aastaks on Euroopa Komisjon kavandanud ulatusliku uurimistöde projekti, mis lähtub intelligentsete transpordisüsteemide ja transpordilogistika tehnoloogia kasutuselevõtu tegevuskavast.

2.3 Tulevikuväljavaated

2.3.1 Tegevuskavas soovitakse tõhususe suurendamise teel aidata lahendada sellised küsimused nagu ülekoormus, reostus ja müra, süsinikdioksiidi heitkogused ja sõltuvus fossiilkütusest. Nende toimingutega peab kaasnema liikmesriikide pikaajaline ühistöö, et luua üldine alus investeringuteks tulevastes kauba-veosüsteemidesse.

2.3.2 Euroopa Komisjon esitab aruande tegevuskava rakendamisel saavutatud edusammude kohta 2010 aastal.

3. Üldised märkused

3.1 ELi laienemine, kaubavahetuse üha jätkuv globaliseerumine, uute majandusjõudude (mitte üksnes Hiina) esilekerkimine ja ümberpaigutamise protsess on võimsad kaubavahetuse arengut mõjutavad tegurid. Kaubavahetuse maht kasvab kiiremini kui tootmismahd. 2001. aasta valges raamatus kavandas komisjon transpordi kasvu lahtisidumist majanduskasvust. Kõnealune teema tuleks kiiremas korras uuesti arutusele võtta, kas või üksnes transpordiliikide „seotuse“ või „paralleelsuse“ taastamiseks. Seoses 2006. aastal muudetud valge raamatuga⁽⁶⁾ võib eri transpordiliike ja mitmesuguseid tegutsejaid (kaubavoogude korraldajad, transportijad, kasutajad ning riiklikud, ELi ja rahvusvahelised ametivõimud) kombineeriv ning uutele info-, pakkimis- ja käitlemistehnoloogiatele tuginev logistika osutada otsustavaks teguriks kaubaveo ratsionaliseerimises ja tõhustamises.

3.2 Ülemaailmsete logistikaahelate puhul on tarvis aja jooksul täielikult integreerida transpordisüsteemide vahelised füüsilised ja elektroonilised ühenduslüli, et kasutataks kõige tõhusamat transpordiviisi või transpordiviiside kombinatsiooni ning parandataks logistikat, seades eesmärgiks saavutada kolme-

kordne tõhusus: majanduslik, sotsiaalne ja keskkonnaalane (sh energiakulude vähendamine).

3.3 Enamasti on transporti vaja pikaajaliselt kavandada ja teha koostööd mitmete pooltega. Investeeringud transpordi infrastruktuuridesse ja logistikaplatformidesse on tehtud väga pikkadeks perioodideks ning need on väga kulukad, eelkõige mere- ja siseveesadamate või lennujaamade puhul, kuid ka nn kuivade sadamate või kombineeritud transpordirajatiste puhul. Just need ongi kõige problemaatilisemad platvormid, mille jaoks tuleb leida kiiresti usaldusväärsed ja püsivad lahendused. Komitee arvates tuleb ennekõike alustada olemasolevate infrastruktuuride kasutuse optimeerimisega, mille korral võiks teabe ja kogemuste jagamine osutada väga tulemusrikkaks. Üksnes olemasolevate infrastruktuuride ja kaasajaste tehnoloogiate kasutamisest aga ei piisa; uute investeeringute jaoks on vaja kavandamist keskpikas ja pikas perspektiivis.

3.4 Uusi, püsivaid infrastruktuure tuleks luua väga pikaks ajaks prognoositud vajaduste põhjal ja juhul kui puuduvad alternatiivid intermodaalsuse võimaluste näol, näiteks seoses olemasolevate infrastruktuuridega. Näiteks võivad ühendveod pakkuda alternatiivi praeguse teedevõrgustiku laiendamisele või uute teede rajamisele. Selleks vajalikku kavandamisse tuleb kaasata kõik logistikaahela asjaosalised: ELi organid, riiklikud ja piirkondlikud ametivõimud, tootjad, turustajad ja teised lastijad, logistikud ja transportijad ning sotsiaalpartnerid. Inimesi, keda kõnealune küsimus puudutab, peavad saama osaleda eelnevates selleteemalistes aruteludes ja konsultatsioonides ning nende arvamust tuleb tingimata arvesse võtta.

3.5 Kavandamise eesmärgiks tuleb seada pikaajaliste partnerluste loomine, mis aitavad tagada infrastruktuuride püsiva elujõulisuse (nii majandusliku, keskkonnaalase kui ka sotsiaalse). Kavandamine peab olema kooskõlas Euroopa ruumi arenguplaaniga ning aitama paremini struktureerida, kooskõlastada ja säilitada transporti tehtavaid investeeringuid tootmise ja äritegevusega ning linnapiirkondade ruumilise planeerimisega (vältimaks muu hulgas arvukate logistikakeskuste teket ning rutakaid ja kulukaid ümberpaigutamisi, ummikuid teatud transporditelgedel ja piirkondades ning teatavate piirkondade taandarengut ja eraldust ühenduste puudumise või puudulikkuse tõttu).

3.6 Veoühikute jaoks kavandatavate uute normide puhul on selge, et need peavad soosima ümberlaadimist seoses maksimaalse käitlemismassi ja mõõtmetega. Arvestades aga probleemidega, mis tekivad sellest, et maismaal veetakse kaupu enamasti maanteedel, ei tohiks kõnealused normid suurendada kulusid, mille tulemusel võiks kahjustada infrastruktuur ja väheneda veelgi maanteetranspordi ohutus. Kavandatavad normid peavad soosima intermodaalsust.

⁽⁶⁾ „Liikumisvõimeline Euroopa — jätkusuutlik liikuvus meie mandril. Euroopa Komisjoni 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõte“, KOM(2006) 314 lõplik, 22. juuni 2006.

3.7 Mis puudutab 2003. aasta ettepanekut uue vabatahtliku ühendvedude veoühiku osas, kordab komitee lühidalt, et erinevate mõõtmetega veoühikute kombineerimine on logistiline õudusunenägu. Kaks arvamuses nimetatud takistust (koht-kindlate laadimisseadmete mõõtmel ja teadmatus selle osas, kes antud süsteemi rahastab) juba viivad tõdemuseni, et seda süsteemi ei võeta kasutusse.

4. Konkreetsed märkused

4.1 Komitee soovib väga, et komisjon konsulteeriks temaga seoses 2010. aastal välja töötatava aruandega tegevuskava edusammude ja elluviimisel esile kerkinud probleemide kohta.

4.2 Esemete Internet aitab kindlasti parandada transpordilogistika tõhusust ja klientidele pakutavaid teenuseid. Tuginedes nn nimede Interneti kogemusele, tõstatab komitee küsimuse nimede andmisel kasutatavate järelevalvemenetluste ja -vahendite kohta. Ajaloolistel põhjustel on kõnealusel juhul lõplikuks järelevalveorganiks USA föderaalne kaubandusministeerium (USDoC). Komitee toetab võimalust juhtida Euroopa tasandil nimede andmist ja andmebaaside haldamist ning tehniliste standardite koostamist. Kuna esemete Internet on oluline majanduse seisukohast ja põhiosa kaubavahetusest toimub piirkondadesiseselt, leiab komitee, et see peaks põhinema mitmepoolsel süsteemil (nt piirkondlikud või kohalikud nimede andmise organid), mitte jääma väljaspool ELi asuva täiendava eraldiseisva järelevalveasutuse lõpliku kontrolli alla.

4.2.1 Komiteel on hea meel, et komisjon kaasab logistika arengu ka majanduskasvu ja tööhõivet käsitlevasse uuendatud Lissaboni tegevuskavasse. Kogemustest lähtudes kutsub komitee komisjoni üles kaotama kiiresti viivitused uute tehnoloogiate kasutuselevõtul, eelkõige Galileo programmi puhul.

4.3 Kuna esemete Internet on oluline majanduse seisukohast ja põhiosa kaubavahetusest toimub piirkondadesiseselt, leiab komitee, et see peaks põhinema mitmepoolsel süsteemil (nt piirkondlikud või kohalikud nimede andmise organid), mitte jääma

väljaspool ELi asuva täiendava eraldiseisva järelevalveasutuse lõpliku kontrolli alla.

4.4 Samuti tuleks selgelt käsitleda eraelu puutumatus ja teatud küsimuste konfidentsiaalsuse kaitse probleeme, mis tekivad veose kohta andmete edastamise vahendite mitmekesismaks muutumisel, kuritegelike isikute kätte — eriti kolmandates riikides — sattunud teabe jälgimisel (arvestades ka tolli- ja kindlustusküsimusi) ning kauba, kaubavedajate, vahendajate ja aadressaatide jälgimisel intelligentsete transpordisüsteemide ja nendega seotud infotehnoloogia edendamise raames.

4.5 See kehtib eelkõige e-kaubandusega seotud täppislogistika puhul.

4.6 Komitee kiidab heaks komisjoni kavatsuse muuta logistikute elukutse kaasaegsemaks tänu ettevõtjate määratlemise ja tunnistuse kasutuselevõtu süsteemile ning soovib, et süsteem tagaks märkimisväärse lisaväärtuse.

4.7 Samuti väljendab komitee heameelt, et komisjon teeb ettepaneku korraldada sotsiaalpartneritega koostööd kvalifikatsiooni- ja väljaõppenõuete väljatöötamiseks. Antud kontekstis loodab komitee, et nõutavat kvalifikatsiooni ja väljaõpet arendatakse kogu elu jooksul ning kohandatakse vastavalt uutele teadmistele. Komitee toetab komisjoni kava viia läbi nende vabatahtlike tunnistuste vastastikune tunnustamine.

4.8 Kindlasti on vaja parandada logistika tulemuslikkust tänu uute tehnoloogiate laialdasemale kasutamisele, bürokraatia vähendamisele, kogemuste vastastikusele tutvustamisele, kvalifikatsiooni ja väljaõppe arendamisele ning intermodaalsusele. Komitee toonitab siiski, et parimaid edusamme saab kõnealustes aspektides saavutada üksnes sel juhul, kui transpordi- ja logistikasektoris saavutatakse taas tasakaal eri transpordiliikide sisest ja ka nende vahel ning jõutakse reguleeritud konkurentsini, nagu komisjon on märkinud ka 2001. aasta valges raamatus. See tähendab Euroopa Liidus transpordihindade ümberhindamist ning konkurentsitingimuste tõelist ühtlustamist nii transpordiliikide sisest kui ka nende vahel.

Brüssel, 29. mai 2008

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Dimitris DIMITRIADIS