



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel, 18.10.2007
KOM(2007) 607 lopullinen

KOMISSION TIEDONANTO

Tavaraliikenteen logistiikkaa koskeva toimintasuunnitelma

{SEK(2007) 1320}
{SEK(2007) 1321}

KOMISSION TIEDONANTO

Tavaraliikenteen logistiikkaa koskeva toimintasuunnitelma

1. JOHDANTO

Valkoisesta kirjasta¹ tehdyssä väliarvioinnissa korostetaan logistiikan avainasemaa varmistettaessa kestäväää ja kilpailukykyistä liikkuvuutta Euroopassa ja pyrittäessä myös muihin, esimerkiksi ympäristön puhtautta, energian huoltovarmuutta ja liikenneturvallisuutta koskeviin tavoitteisiin.

Tavaraliikenteen logistiikka keskittyy tavarakuljetusten suunnitteluun, organisointiin, hallinnointiin, valvontaan ja toteutukseen toimitusketjussa; se on yksi Euroopan kilpailukyvyyn vetureista ja siten eturivin tekijä kasvua ja työllisyyttä koskevan uusitun Lissabonin strategian toteuttamisessa. Tuotanto- ja jakeluverkkojen menestys on riippuvainen laadukkaista ja tehokkaista logistiikkaketjuista, joilla järjestetään raaka-aineiden ja valmiiden tuotteiden kuljetus EU:ssa ja sen rajojen yli. Se liittyy ensisijaisesti liiketoimintaan ja on siten teollisuuden tehtävä. Viranomaisilla on kuitenkin selkeä rooli tarkoituksenmukaisten puitteiden luomisessa.

On arvioitu, että logistiikkateollisuuden osuus Euroopan BKT:stä on lähes 14 prosenttia. Viime vuosina logistiikkateollisuus on kasvanut keskimääräistä nopeammin Euroopan talouksissa. Esimerkiksi EU:n sisäisen ja ulkomaan kaupan arvo on kasvanut 55 prosenttia vuodesta 1999. Kasvua ovat edesauttaneet Euroopan yhdentyminen, kaupan vapautuminen ja tavaraliikenteen suhteellisen alhainen kustannustaso, joka on johtanut muutoksiin tuotanto- ja kauppatavoissa sekä EU:n alueella että sen ulkopuolella. Yhtenä kasvun seurauksista konttikuljetusten ja merenkulun linjaliikenteen äkillinen lisääntyminen on ruuhkauttanut tiettyjä merisatamia ja niiden sisämaayhteyksiä.

Euroopassa on useita maailmanlaajuisesti johtavia logistiikkayrityksiä. Alan toimiva eurooppalainen kehys voi olla alusta, jonka pohjalta voi keskustella logistiikkaan liittyvistä kysymyksistä muiden kauppakumppaneiden kanssa.

Logistiikkapolitiikkaa on noudatettava kaikilla julkishallinnon tasoilla. Logistiikkaan tarvitaan yhä enemmän johdonmukaista EU:n lähestymistapaa, joka tarjoaa mahdollisuudet liikennepolitiikan eri ulottuvuuksien välisen yhteistyön ja koordinoinnin parantamiseen ja joka on otettava taustatekijäksi päätöksenteossa.

Tämä tavaraliikenteen logistiikkaa koskeva toimintasuunnitelma on osa poliittisten aloitteiden sarjaa, jonka Euroopan komissio käynnistää samanaikaisesti parantaakseen tavaraliikenteen tehokkuutta ja kestävyyttä Euroopassa². Siinä esitetään useita lyhyen ja keskipitkän aikavälin toimia, joilla autetaan Eurooppaa vastaamaan nykyisiin ja tuleviin haasteisiin ja varmistamaan kilpailukykyinen ja

¹ KOM(2006) 314.

² EU:n asialista tavaraliikenteen alalla, KOM(2007) 606.

kestävä tavaraliikennejärjestelmä Euroopassa. Näiden toimien ulkoista ulottuvuutta on tarkasteltava kolmansien ja erityisesti naapurimaiden integroimiseksi tehokkaasti logistiikkaketjuun.

1.1. Prosessin vaiheet tähän päivään asti

Euroopan komissio antoi tiedonannon tavaraliikenteen logistiikasta Euroopassa³ kesäkuussa 2006.

Liikennekomitea antoi tukensa tiedonannolle ja siinä esitetyille toimille joulukuussa 2006⁴. Euroopan parlamentti antoi myönteisen lausuntonsa syyskuussa 2007⁵. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea kannatti laajalti komission omaksumaa lähestymistapaa⁶.

Tässä toimintasuunnitelmassa esitetyt asiat perustuvat laajoihin asianosaisten kuulemisiin.

2. TOIMET

2.1. eFreight-aloite ja älykkäät liikennejärjestelmät

Edistyksellisellä tieto- ja viestintäteknologialla voidaan merkittävästi edistää liikennemuotojen yhteiskäyttöä parantamalla infrastruktuuria ja liikenteen ja kuljetuskaluston hallintaa, helpottamalla tavaroiden paikantamista ja jäljitystä liikenneverkoissa ja parantamalla liikeyritysten ja hallinnon välisiä yhteyksiä. Tieto- ja viestintäteknologian laajalle ja saumattomalle käytölle tavaraliikenteen logistiikassa on kuitenkin useita esteitä, kuten tiedonsiirron standardoinnin riittämättömyys ja markkinatoimijoiden hajanaiset valmiudet käyttää teknologiaa. Myös oikeudelliset vaatimukset voivat olla tieto- ja viestintäteknologian käytön esteenä. Lisäksi on otettava huomioon tietoturvaan ja yksityisyyden suojaan liittyvät kysymykset.

eFreight-käsitteellä tarkoitetaan visiota paperittomasta, sähköisestä tietovirrasta, joka liittää tavaroiden fyysisen virran tieto- ja viestintäteknologialla luotuun paperittomaan tietovirtaan. Siihen sisältyy mahdollisuus jäljittää ja seurata rahtia liikennemuodosta toiseen ja automatisoida sisältöön liittyvän tiedon vaihto sääntely- tai kaupallisia tarkoituksia varten. Radiotaajuustunnistuksen (Radio Frequency Identification, RFID)⁷ kaltaiset uudet teknologiat ja Galileo-satelliittipaikannusjärjestelmän käyttö tekevät tästä käytännöllisempää ja kohtuuhintaisempaa. Rahdin tulisi olla tunnistettavissa ja paikannettavissa liikennemuotoon katsomatta. Tämä edellyttää, että toteutetaan standardoidut yhteyspinnat eri liikennemuotojen välille siten, että varmistetaan niiden yhteentoimivuus kaikissa liikennemuodoissa.

³ KOM(2006) 336.
⁴ 12. joulukuuta 2006.
⁵ P6_TA(2007)0375.
⁶ TEN/262.
⁷ KOM(2007) 96 lopullinen.

eFreight-konsepti voi tulevaisuudessa johtaa ns. **rahdin internetin** syntyyn, jossa tieto voisi olla turvallisesti saatavilla verkossa samoin kuin se nykyisin on "ihmisten Internetissä". Tällaisen järjestelmän yhtenä ominaispiirteenä on mahdollisuus tarkastella ja verrata verkossa olevia tietoja tavaraliikenneoperaattoreiden tarjoamista palveluista. Toinen ominaispiirre liittyy yksinkertaistamiseen. Kokemus on osoittanut, että hallinnollisten tietojen käsittelyyn luotuja tietojärjestelmiä voidaan käyttää myös yritystenväliseen yhteydenpitoon.

Merenkulun alalla toteutettava järjestelmä, jossa siirretään tietoja alusten ja satamien välillä ja kaikkien asianosaisten kesken käyttäen sellaisia palveluja kuten SafeSeaNet, LRIT (Long-range Identification and Tracking, tunnistus ja jäljitys pitkällä välimatkoilla) and AIS (Automatic Identification System, automaattinen tunnistusjärjestelmä), parantaa merenkulku- ja logistiikkatoimintojen turvallisuutta ja tarkoituksenmukaisuutta ja siten myös merenkulun integroitumista muihin liikennemuotoihin (ns. eMaritime-aloite).

Muissa liikennemuodoissa edistymisestä kertoo mm. RIS- (River Information System, jokitietojärjestelmä), ERTMS- (European Rail Traffic Management System, Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmä), TAF- (Telematic Applications for Rail Freight, rautateiden tavaraliikenteen telematiikkasovellukset) ja VTMS- (Vessel Traffic Management and Information Systems, alusliikenteen hallinta- ja tietojärjestelmä) –järjestelmien käyttöönotto. Maantieliikenteessä älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotto infrastruktuurin hallinnan ja liikenneoperaatioiden parantamisessa on kuitenkin hidasta. Maantiekuljetusten erityisvaatimukset sisältävien älykkäiden liikennejärjestelmien, kuten paikannusjärjestelmien, digitaalisten ajopiirtureiden ja tiemaksujärjestelmien, kattava käyttöönottosuunnitelma voisi merkittävästi edistää olennaista muutosta logistiikkaketjussa.

Komissio laatiikin parhaillaan vuodeksi 2008 merkittävää aloitetta, jossa esitetään älykkäiden liikennejärjestelmien kehittämistä ja käyttöönottoa Euroopassa koskeva yksityiskohtainen toteutussuunnitelma. Aloitteessa käsitellään myös tavaraliikenteen logistiikan tärkeimpiä teknologiasovelluksia.

eFreight

Kehitetään yhdessä asianosaisten kanssa eFreight-aloitteen toteuttamiseksi tiekartta, jossa kehitetään ns. rahdin internetin käsitettä ja yksilöidään ongelma-alueita, joilla tarvitaan EU:n toimia kuten standardointia.

Määräaika: Toiminta-alojen yksilöinti vuoteen 2009 mennessä

Kehitetään tietovirtoja koskeva standardi, jolla varmistetaan liikennemuotojen integrointi ja yhteentoimivuus tietojen tasolla, ja laaditaan avoin, vankka tietoarkkitehtuuri ensisijaisesti yrityksistä hallintoon ja hallintojen välillä kulkevia tietovirtoja varten.

Määräaika: 2010.

Valtuutetaan valmistelevaan rahtia kuvaava standardoitu tietokokonaisuus, joka sisältää sääntelyvaatimukset (samalla otetaan huomioon mm. vaarallisia

aineita ja eläviä eläimiä koskevat nykyiset vaatimukset) ja teknologiat, kuten RFID.

Määräaika: 2009.

Tehdään ns. eMaritime-aloitetta koskeva ehdotus

Määräaika: 2009.

Älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevan toimintasuunnitelman yhteydessä:

Laaditaan puitteet myös tavaraliikenteen logistiikkaa käsittelevien älykkäiden liikennejärjestelmäsovellusten kehittämiseksi; niihin sisältyvät vaarallisten aineiden ja elävien eläinten kuljetusten seuranta, jäljitys ja seuranta ja digitaaliset kartat.

Määräaika: 2009.

Perustetaan sääntelykehys yhtä yhteyspintaa (ajo-/lastiyksikkö) koskevien toiminnallisten eritelmien standardointiin, jotta voidaan toimittaa ja siirtää tietoja yrityksiltä hallintoon ja yritysten välillä.

Määräaika: 2010.

Nopeutetaan työskentelyä yhteentoimivuuden toteuttamiseksi sähköisessä maksunkeräyksessä⁸ ja sisällytetään tarvittavat elementit yhteen yhteyspintaan.

Määräaika: 2008.

2.2. Kestävä laatu ja tehokkuus

2.2.1. Jatkuva pullonkaula-analyysi

Vuonna 2006 asianosaisia pyydettiin yksilöimään toiminnallisia, infrastruktuuriin liittyviä ja hallinnollisia pullonkauloja, joita saatiin lähes 500. Tämä inventaari antaa ensimmäistä kertaa yleiskuvan erityisistä esteistä, jotka haittaavat tavaraliikenteen logistiikkaa Euroopassa. Teollisuuden ja viranomaisten edustajia on ilmoittautunut vapaaehtoisiksi yhteyshenkilöiksi logistiikka-alan toimijoille. He myös auttavat analysoimaan raportoituja pullonkauloja ja etsimään niihin ratkaisuja.

Jatketaan tavaraliikenteen logistiikan pullonkaula-analyysiä ja nopeutetaan mahdollisuuksien mukaan työtä käytännön ratkaisujen löytämiseksi ja tarkastellaan lainsäädäntötoimia tarvittaessa.

Määräaika: Toiminta jatkuvaluonteista. Alustavat tulokset vuoteen 2008 mennessä.

⁸

Direktiivi 2004/52/EY.

2.2.2. Tavaraliikenteen logistiikan henkilöstö ja koulutus

Monilla tavaraliikenteen logistiikan alueilla on puutetta osaavasta henkilöstöstä. Näin ollen EU tutkii toimenpiteitä tiiviissä yhteistyössä työmarkkinaosapuolten kanssa parantaakseen logistiikka-alan ammattien houkuttelevuutta ja kannustaakseen liikkuvuuteen yli rajojen. Tässä yhteydessä koheesiopolitiikan välineillä (Euroopan sosiaali- ja aluekehitysrahastot) voitaisiin lieventää näitä puutteita kohdentamalla toimenpiteitä koulutukseen (toiminnan ja infrastruktuurin alalla).

Tällä hetkellä alan opetus yliopistoissa ja muissa laitoksissa on Euroopassa varsin vaihtelevaa. Tarvitaan toimia, joilla keskitytään logistiikka-alan henkilöstön koulutustasoon ja sen parantamiseen esimerkiksi vahvistamalla liikennealan osaamista ja tuetaan elinikäistä oppimista. Tavaraliikenteen logistikkajohdon vapaaehtoinen eurooppalainen todistus vaikuttaisi myönteisesti koulutuksen johdonmukaisuuteen ja laatuun Euroopassa. Sellainen voitaisiin kehittää kaikille koulutustasoille, ja sitä voitaisiin tarvittaessa erilaistaa alakohtaisin vaatimuksin ja pitää pohjatutkintona, jonka lisäksi olisi alakohtaista alan järjestämää lisäkoulutusta. Vastavuoroisesti tunnustettava tavaraliikenteen ja sen liitännäisalojen (esim. varastotoiminnot) logistiikkatodistus voi helpottaa liikkuvuutta. Nykyiset koulutusstandardit olisi otettava asianmukaisesti huomioon.

Komissio laatii työmarkkinaosapuolten ja muiden asianosaisten kanssa luettelon vähimmäispätevyydestä ja koulutusvaatimuksista eri erikoistumistasoilla; luettelo sisällytetään puitteisiin, joissa koulutustodistusten vastavuoroinen tunnustaminen voidaan taata.

Määräaika: 2009.

Komissio käynnistää vuoropuhelun Euroopan työmarkkinaosapuolten kanssa löytääkseen tapoja lisätä logistiikka-alan ammattien houkuttelevuutta ja korostaakseen mahdollisuuksia kohdentaa EU:n koheesiopolitiikan toimia logistiikkakoulutukseen.

Määräaika: Aloitetaan 2008; sen jälkeen toiminta jatkuvaluonteista.

2.2.3. Suorituskyvyn parantaminen

Tavaraliikenteen logistiikkaketjujen suoritusindikaattorit ovat hyödyllinen väline parantaa palvelun laatua. Niitä voidaan käyttää myös ympäristö- ja yhteiskunnallisten vaikutusten mittaamiseen. Indikaattoreita on jo olemassa rautateiden yhdistetyissä kuljetuksissa, lentoliikenteessä ja lähimerenkulussa. Ei kuitenkaan ole vielä liikennemuotojen yhteistä tai tavaraliikenteen logistiikkaan liittyvää suoritusindikaattorijärjestelmää.

Laaditaan asianosaisia kuullen ydinjoukko yleisiä indikaattoreita, jotka parhaiten sopisivat tavaraliikenteen logistiikkaketjun suorituskyvyn (esim. kestävyys, tehokkuus) mittaamiseen ja kirjaamiseen, jotta kannustettaisiin tehokkaampien ja puhtaampien liikennemuotojen käyttöön ja yleisesti ottaen

parannettaisiin logistiikkaa.⁹ Tämän jälkeen komissio tarkastelee niiden yhdistämistä parhaan käytännön sääntöihin tai suositukseen.

Määräaika: Vuoden 2009 loppuun mennessä.

2.2.4. *Intermodaaliterminaalien esikuva-analyysi*

Logistiikan toimivuuteen vaikuttaa olennaisesti intermodaaliterminaalien (muun muassa satamien ja lentoasemien) tehokkuus. Niille on aiheellista tehdä erillisiä esikuva-analyyskejä edellä esitetyn suoritusindikaattorien edistämisaloitteen hengessä. Olisi laadittava joukko yleisiä eurooppalaisia vertailukohtia (sekä staattisia että dynaamisia), joita olisi mahdollista erilaistaa paikallistasolla. Vertailukohdat olisi laadittava tiiviissä yhteistyössä teollisuuden kanssa ja niitä olisi levitettävä asianmukaisesti.

Maaliikenne-, satama-, lentoasema- ja sisävesisatamaterminaalien erilaisten ominaispiirteiden vuoksi vertailukohtia olisi voitava huomattavasti erilaistaa.

Laaditaan yhdessä teollisuuden kanssa joukko yleisiä eurooppalaisia vertailukohtia (sekä staattisia että dynaamisia) terminaaleille, multimodaalisista maaliikenneterminaaleista aloittaen, yhdistetään ne parhaiden käytäntöjen sääntöihin tai suositukseen ja levitetään niitä koskevaa tietoa.

Määräaika: 2010.

2.2.5. *Parhaiden käytäntöjen edistäminen*

Multimodaalista tavaraliikennettä käytetään vielä suhteellisen vähän. Tämä saattaa johtua siitä, ettei vaihtoehtoisten liikennemuotojen eduista, liikennemuotojen integrointimahdollisuudesta tai uudelleenlastauksen lisäkustannuksista tiedetä tarpeeksi. Näitä ongelmia voidaan käsitellä parhaiden käytäntöjen jakamista koskevalla laajalla aloitteella ja antamalla käytännön apua logistiikkainstituuttien verkostoa käyttäen ja laajentamalla lähimerenkulun edistämiskeskukset koskemaan myös maaliikenteen logistiikkaa.

Laajennetaan lähimerenkulkukeskusten ja niiden eurooppalaisen verkoston roolia koskemaan myös maaliikenteen logistiikkaa.

Määräaika: Toiminta jatkuvaluonteista.

Perustetaan logistiikkainstituuttien verkosto ja edistetään teollisuuden aloitteita kokemustenvaihdon laajentamiseksi ja parhaiden käytäntöjen levittämiseksi.

Määräaika: 2010.

2.2.6. *Tilastotiedot*

Tilastotietoa on olemassa huomattava määrä. Se ei kuitenkaan anna luotettavaa kuvaa Euroopan logistiikkamarkkinoista. On kehitettävä asiaankuuluvat indikaattorit

⁹ Päätös 1600/2002/EY.

ja mittaamiskeinot, jotta voitaisiin arvioida tilannetta ja sen kehittymistä. Samalla olisi pidettävä jäsenvaltioille tai yrityksille koituva hallinnollinen taakka mahdollisimman pienenä.

Komissio tarkastelee asianosaisten kanssa tietojen saatavuutta, määrittää, millaista tietoa tarvitaan tavaraliikenteen logistiikasta eri liikennemuodoissa ja arvioi tilastotietojen keräämisen parantamista.

Määräaika: 2009.

2.3. Liikenneketjujen yksinkertaistaminen

2.3.1. Hallinnollisten määräysten noudattamisen yksinkertaistaminen

Logistiikkateollisuuden on noudatettava hallinnollisista tarpeista syntyviä sääntelyvaatimuksia.

Rahtiin liittyvän tiedonvaihdon yksinkertaistamisella ja hajauttamisella voidaan merkittävästi vähentää hallinnollisista vaatimuksista aiheutuvia kustannuksia, erityisesti silloin kun käytetään tieto- ja viestintäteknologiaa. Tullaukseen sovellettava lainsäädäntö mahdollistaa jo muun muassa sen, että yhteisön ulkopuolelta tuleva tavara voidaan vapauttaa liikenteeseen satamassa tai siihen voidaan soveltaa siirtosääntöjä, kunnes se tullataan määränpään tullitoimipaikassa.

Valmistelun tulisi pohjautua aloitteille, jotka käynnistettiin sähköisestä tulli- ja kauppaympäristöstä tehdyn komission päätösehdotuksen¹⁰ seurauksena. Tämä sisältää kehyksen, jossa taloudellisten toimijoiden olisi annettava tiedot vain kerran (yhden luukun periaate), ja kyseiset viranomaiset tarkastaisivat tavarat samaan aikaan ja samassa paikassa (viranomaisten keskitetyt palvelupisteet).

Komissio valmistelee edelleen ns. esteetöntä eurooppalaista meriliikennealuetta, jossa sekä aluksen matkan että tavarantoimituksen luotettavuus ja turvallisesti jäljittäminen, mikä vähentäisi yksittäisten valvontatoimenpiteiden toteuttamista liikenteessä yhteisön satamien välillä. Tämä parantaisi lähimerenkulun mahdollisuuksia hyötyä sisämarkkinoista kokonaisuudessaan.

Perustetaan hallintomenettelyihin yhden luukun (yksi yhteyspiste) ja keskitettyjen hallintopalvelujen järjestelmä kaikissa liikennemuodoissa.

Määräaika: Toimintavalmiudessa vuoteen 2012 mennessä.

Tehdään lainsäädäntöehdotus lähimerenkulun yksinkertaistamisesta ja helpottamisesta esteettömän meriliikennealueen edistämiseksi.

Määräaika: 2008

¹⁰

KOM(2005) 609.

2.3.2. Yksi kuljetusasiakirja

Kuljetettavien tavaroiden mukana on nykyisin kuljettava niitä koskeva kuljetusasiakirja.¹¹ Tällaiset kuljetusasiakirjat ovat yleensä liikennemuotokohtaisia. Multimodaalikuljetuksia varten on olemassa asiakirjoja, mutta niiden käyttö sähköisessä muodossa ei ole riittävää. Komissio aikoo näin ollen valmistella yhteisen eurooppalaisen kuljetusasiakirjan laatimista. Asiakirjaa voisi käyttää kaikissa liikennemuodoissa ja siten helpottaa multimodaalista tavaraliikennettä ja parantaa multimodaalisilla rahtikirjoilla ja manifesteilla luotuja puitteita. Komissio tarkastelee myös mahdollisuuksia tehdä tästä asiakirjasta vapaaehtoinen ja laatia siitä sähköinen versio.

Asianosaisia kuullen komissio tarkastelee kaikessa tavarankuljetuksessa liikennemuotoon katsomatta käytettävän yhteisen eurooppalaisen kuljetusasiakirjan laatimisen yksityiskohtia ja lisäarvoa. Komissio tekee asiaa koskevat mahdolliset lainsäädäntöehdotukset.

Määräaika: 2009.

2.3.3. Vastuu

Multimodaaliliikenteelle koituu lisäkustannuksista kitkasta, joka johtuu kaikki liikennemuodot kattavan yhtenäisen vastuujärjestelmän puuttumisesta. Vastuuta koskevan multimodaalisen sääntelyrakenteen laadinta on käynnissä maailmanlaajuisesti (UNCITRAL), mutta jos siinä ei edistytäkään, komissio käynnistää muiden, eurooppalaisten vaihtoehtojen pohtimisen.

- (1) Kyseeseen voisi tulla oikeudellinen toimi, jolla kaikkiin liikennetoimintoihin sisällytettäisiin vastuulauseke. Se voisi olla ns. palautuslauseke, mikä tarkoittaa, että vakiolauseketta sovellettaisiin automaattisesti, ellei kuljetussopimuksen osapuolten kesken ole toisin sovittu. Sopimuspuolet voisivat myös nimenomaisesti mainita sen kuljetussopimuksessa.
- (2) Nykyisten kansainvälisten vastuujärjestelmien väliset kuilut voitaisiin poistaa tavalla, joka kattaisi ne osat logistiikkaketjua, jotka tällä hetkellä jäävät eri liikennemuotokohtaisten vastuujärjestelmien ulkopuolelle.

Arvioidaan tarvetta ottaa EU:ssa käyttöön vastuuta koskeva vakiolauseke (palautuslauseke).

Määräaika: Kuulemiset vuoteen 2008 mennessä, mahdollinen ehdotus vuonna 2009.

Arvioidaan tarve laatia oikeudellinen väline, joka mahdollistaa nykyisten liikennemuotokohtaisten vastuujärjestelmien kattavuuden koko multimodaalisessa logistiikkaketjussa.

Määräaika: Kuulemiset vuoteen 2009 mennessä, mahdollinen ehdotus vuonna 2010.

¹¹ Asetus (EY) N:o 11/60 ja direktiivi 92/106/EY.

2.3.4. Turvallisuus

Turvallisuuskysymykset liittyvät suojautumiseen rikoksilta, varkauksilta ja kansainvälisiltä laittomilta teoilta, kuten terrorismilta, ja niiden ehkäisyyn. Turvallisuuskysymyksistä on tullut yhä enenevässä määrin olennainen osa logistiikan laatua ja kilpailukykyä. Siltä osin kuin on kyse EU:n rajojen yli käytävän kaupan toimitusketjun turvallisuudesta, tullikooduksia¹² tarkistettiin ja siihen lisättiin valtuutetun taloudellisen toimijan käsite sekä säädettiin turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista vuodesta 2008 alkaen.

On saavutettava tasapaino kaikkein tiukimpien turvamenettelyjen ja vapaan kaupankäynnin välillä. Esimerkiksi kokonaislisäarvo ja 100-prosenttisen konttitarkastuksen vaikutukset kauppavirtoihin olisi tarkoin harkittava ennen päätösten tekemistä. Viivästymisiä voidaan välttää käyttämällä älykkäitä teknologioita. Kauppavirtoihin sovellettavien turvallisuusvaatimusten vaikutuksia voidaan minimoida standardoinnilla ja parhailla käytännöillä.

Merenkulun ja satamien turvallisuutta koskevan lainsäädännön uudelleentarkastelun yhteydessä voidaan arvioida satamiin pääsyn vaatimuksia ja tarkastella pääsyyn oikeuttavien monikäyttökorttien eurooppalaisen mallin kehittämistä.

Käynnistetään eurooppalaisten standardien kehittäminen linjassa nykyisen lainsäädännön, kansainvälisten yleissopimusten ja kansainvälisten standardien kanssa liikennemuotojen turvallisen integroinnin helpottamiseksi logistiikkaketjussa.

Määräaika: 2008

Satamiin pääsyn vaatimuksia yksinkertaistetaan merenkulun ja satamien turvallisuutta koskevien suuntaviivojen ja vähimmäisstandardien valmistelun yhteydessä.

Määräaika: 2008.

2.4. Ajoneuvojen mitat ja painot sekä lastausstandardit

Vaikka eurooppalaisessa lainsäädännössä¹³ asetetaan yleiset rajoitukset ajoneuvojen mitoille ja painoille kansainvälisessä maantieliikenteessä ja mitoille kansallisessa liikenteessä, siinä jätetään jäsenvaltioille tietty liikkumavara. Tämä on operaattorien kannalta epäjohdonmukaista ja tekee noudattamisen valvonnan vaikeaksi. Samanaikaisesti teknologian kehitys ja muuttuvat kuljetusvaatimukset ovat kyseenalaistaneet nykyiset standardit. Vaikka nykyistä eurooppalaista lainsäädäntöä olisikin näin ollen tarpeen tarkistaa, on pohdittava, mitä vaikutuksia nykyisten rajojen muuttamisella voisi olla tieliikenteen turvallisuuteen, energiatehokkuuteen, hiilidioksidipäästöihin, haitallisiin päästöihin, tieinfrastruktuuriin ja liikennemuotojen yhteiskäyttöön, ml. yhdistetyt kuljetukset. Olisi arvioitava myös mahdollista tarvetta tiukentaa ajoneuvoihin, niiden varustukseen ja kuljettajiin sekä reittivalintoja koskeviin rajoituksiin sovellettavia kriteerejä.

¹² Asetus (EY) N:o 648/2005.

¹³ Direktiivi 96/53/EY.

Jotta helpotettaisiin liikennemuotojen välillä tapahtuvaa uudelleenlastausta ja otettaisiin huomioon teknologian kehitys, intermodaalisista lastausyksiköistä¹⁴ tehtyä direktiiviehdotusta olisi muutettava intermodaalisen tavaraliikenteen kilpailukyvyyn parantamiseksi. Ehdotuksella pyritään lieventämään tavarankäsittelyn kitkakustannuksia eri liikennemuotojen välillä standardoimalla intermodaalisten lastiyskuiden tiettyjä k sittelyominaisuuksia ja parantamalla liikenteen turvallisuutta ottamalla käyttöön yksikuiden m  r  aikatarkastukset. EU:n standardointielimille annetaan erilliset valtuudet laatia kaikissa liikennemuodoissa käytettäviä lastausyksik i  koskevat uudet standardit.

Tutkitaan vaihtoehtoja muuttaa ajoneuvojen mitta- ja painostandardeja ja tarkastellaan direktiivin 96/53/EY muuttamisesta saatavaa lisäarvoa.

Määräaika: 2008.

Saatetaan vuonna 2003 tehty ehdotus intermodaalisista lastausyksik i  teknologian kehityksen tasalle.

Määräaika: 2007.

Annetaan valtuudet standardoida optimaalinen eurooppalainen lastausyksikk , jota voi k ytt   kaikissa pintaliikennemuodoissa.

Määräaika: 2007.

Tarkastellaan lentoliikenteessä ja muissa liikennemuodoissa käytettyjen lastausyksikk jen välistä yhteensopivuutta ja tehdään tarvittaessa ehdotuksia.

Määräaika: 2010.

2.5. Ymp rist   säästävät ns. vihreät liikennekäytävät tavaraliikenteelle

Liikennek yt  v konseptille on tyypillistä tavaraliikenteen keskittyminen suurten solmukohtien välille ja suhteellisen pitkät välimatkat. Näiden käytävien varrella sijaitsevaa teollisuutta kannustetaan liikennemuotojen yhteiskäyttöön ja edistyneen teknologian hyödyntämiseen, jotta selvittäisiin kasvavista liikennevolyymeist , vähennettäisiin haitallisia ympäristövaikutuksia ja edistettäisiin energiatehokkuutta. Vihreissä liikennek yt  viss  hyödynnetään yhdistettyjen kuljetusten konseptia, jossa l himerenkulku sekä rautatie-, sisävesi- ja maantieliikenne täydentävät toisiaan mahdollistaen ympäristöystävällisten kuljetusten valinnan. Käytävät varustetaan tarkoituksenmukaisilla, maantieteellisesti strategisilla paikoilla sijaitsevilla uudelleenlastauslaitoksilla (mm. merisatamat, sis vesisatamat, j rjestelyratapihat ja muut olennaiset logistiikkaterminaalit ja –laitokset) ja aluksi biopolttoaineiden ja jatkossa myös muiden ympäristöystävällisten voimanlähteiden tankkausasemilla. Vihreät liikennek yt  vi  voitaisiin k ytt   ympäristöystävällisten innovatiivisten lastausyksikuiden ja edistyneiden tieto- ja viestintäteknisten sovellusten kokeiluun. Tätä tavoitetta tuetaan useilla aloitteilla, mukaan luettuina tavaraliikenteelle suunnattu rautatieverkko, merten moottoritiet ja NAIADES. Olisi otettava huomioon

¹⁴ KOM(2003) 155 lopullinen.

liikenteen alan TEN-suuntaviivojen tarjoamat mahdollisuudet multimodaalisten liikenneketjujen kehittämiseen ja integrointiin.

Oikeudenmukainen ja syrjimätön pääsy käyttämään käytäviä ja uudelleenlastauslaitoksia on liikennemuotojen yhteiskäytön edellytys, ja asiaa onkin käsiteltävä. Terminaalitoimintojen markkinoille pääsyn rajoituksilla muun muassa satamissa ja järjestelyratapihoilla voi olla heijastusvaikutuksia näiden laitosten asiakkaisiin. EY:n perustamissopimuksessa määrättyjen sääntöjen mukaisesti olisi varmistettava operaattorien ja asiakkaiden avoin ja syrjimätön pääsy näihin laitoksiin.

Määritellään vihreät liikennekäytävät ja järjestetään viranomaisten ja tavaraliikenneoperaattoreiden välinen yhteistyö, jossa yksilöidään parannuksia, joilla varmistetaan kestäväälle liikenteelle tarkoituksenmukainen infrastruktuuri.

Määräaika: 2008.

Vahvistetaan vihreiden käytävien asemaa liikenteen TEN-verkkojen ja Marco Polon prioriteeteissa.

Määräaika: 2010

Kehitetään tavaraliikenteelle suunnattu rautatieverkko.

Määräaika: Ehdotus vuoteen 2008 mennessä. Käytävä rakenne vuoteen 2012 mennessä.

Edistetään merten moottoriteiden perustamista ja tunnustamista muun muassa parantamalla koordinoitua eri rahoituslähteiden kesken.

Määräaika: 2008.

Toteutetaan NAIADES-ohjelma sisävesiliikenteessä.

Määräaika: Toteutettu vuoteen 2013 mennessä.

2.6. Tavaraliikenteen logistiikka kaupungeissa

Tavaraliikenteen logistiikalla on merkittävä kaupunkiulottuvuus. Jakelu kaupunkialueilla ja taajamissa vaatii toimivia yhteyspintoja pitkän matkan runkokuljetusten ja lyhyiden matkojen loppujakelun välillä. Lisäksi tuotantokeskusten ja kaupunkialueilla sijaitsevien asiakkaiden välisen jakeluprosessin on oltava tehokas ja mahdollisimman vähäpäästöinen.

Tavaraliikennettä tulisi tarkastella kokonaisvaltaisesti, ja olisi kiinnitettävä huomiota maankäyttösuunnitelmiin, ympäristönäkökohtiin ja liikenteen hallintaan useiden muiden tekijöiden ohella. Tavara- ja henkilöliikenteen kysynnän hallintaa olisi helpotettava erottamattomana osana kaupunkisuunnittelua; se tarjoaa myös mahdollisuuksia innovatiivisten tieto- ja viestintäteknologisten ratkaisujen käyttöön.

Komissio kannustaa kaupunkialueiden edustajien välistä kokemustenvaihtoa, joka auttaa laatimaan joukon logistiikkaa kaupunkialueilla (mm. tavarajakelu ja jakeluajoneuvot) koskevia suosituksia, parhaita käytäntöjä, indikaattoreita tai standardeja.

Määräaika: Kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelma vuonna 2008.

Annetaan suosituksia yhteisesti sovituista vertailukohdista tai suoritusindikaattoreista, joilla mitataan jakelun ja terminaalien sekä yleisemmin kaupunkiliikenteen logistiikan ja kaupunkisuunnittelun tehokkuutta ja kestävyyttä.

Määräaika: 2011.

Vahvistetaan CIVITAS-aloitteen rahtiosuutta siten, että parannetaan koordinaatiota tai integraatiota henkilö- ja tavaraliikenteen välillä sekä kaupunkien välisen (pitkän matkan) ja kaupunkiliikenteen logistiikan välillä. Tämä voi johtaa integroituun Rahti-CIVITAS-aloitteeseen.

Määräaika: 2010.

3. KATSE TULEVAAN

Edellä kuvatut toimet on suunniteltu tehostamaan tavaraliikenteen logistiikkateollisuutta ja lisäämään sen kasvua pitkällä aikavälillä ratkomalla kysymyksiä, jotka voivat vaarantaa logistiikan tehokkuuden, ellei niihin puututa. Tällaisia kysymyksiä ovat mm. ruuhkat, saasteet ja melu, hiilidioksidipäästöt ja riippuvuus fossiilisista polttoaineista. Näiden toimien lisäksi on syytä ponnistella pitkäjänteisesti yhdessä jäsenvaltioiden kanssa yhteisen perustan luomiseksi investoinneille tulevaisuuden tavaraliikennejärjestelmiin.

Euroopan komissio raportoi toimintasuunnitelman toteuttamisen edistymisestä vuonna 2010. Raportin yhteydessä voidaan myös päättää, mitä jatkotoimia tarvitaan edellä esitetyillä aloilla ja kuinka EU:n tavaraliikenteen logistiikkapolitiikkaa voidaan kehittää talouden ja teknologian kehityksen mukaisesti.