

## Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta **Komission tiedonanto — Tavaraliikenteen logistiikkaa koskeva toimintasuunnitelma**

KOM(2007) 607 lopullinen

(2008/C 224/10)

Euroopan komissio päätti 18. lokakuuta 2007 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 262 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

*Komission tiedonanto — Tavaraliikenteen logistiikkaa koskeva toimintasuunnitelma*

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 8.toukokuuta 2008. Esittelijä oli Daniel **Retureau**.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 28.–29. toukokuuta 2008 pitämässään 445. täysistunnossa (toukokuun 29. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 99 ääntä puolesta 1:n pidättäytyessä äänestämästä.

### 1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Komitea on tyytyväinen komission ehdottamaan toimintasuunnitelmaan ja toivoo, että komiteaa kuullaan vuonna 2010 valmistuvaksi suunnitellusta väliraportista, jotta se voisi todeta, mitä edistystä on saavutettu ja mitä mahdollisia ongelmia on vielä jäljellä.

1.2 ETSK yhtyy näkemykseen, jonka mukaan on aiheellista tehdä tiiviissä yhteistyössä alan kanssa nimenomaisesti intermodaaliterminaaleja, satamat ja lentoasemat mukaan luettuina, koskevia vertailuanalysejä. Kun lähtökohdaksi otetaan joukko EU-tasolla määritettyjä yleisiä kriteereitä, joita on mahdollista eriyttää paikallistason tarpeisiin, saadaan arviointiperusteista kyllin erottelevia, kun muistetaan, että maaliikenteen terminaalit, merisatamat, lentoasemat ja sisävesiliikenteen satamat poikkeavat ominaisuuksiltaan toisistaan.

1.3 Eri kuljetusmuotojen hinnanmääritys ei tavallisesti heijasta niiden todellista vaikutusta infrastruktuureihin, ympäristöön eikä energiatehokkuuteen eikä anna riittävää kuvaa sosiaalisista, alueellisista ja yhteiskunnallisista kustannuksista.

1.4 Vertailuanalyyseissä käytettävien vertailu- ja arviointivälineiden avulla on siis tarkoitus vertailla kuljetusketjuja, joita käytetään niiden kestävyuden vuoksi. Näin voidaan helpottaa tasapainoitettua hinna- ja määritysmekanismien sekä sellaisen sääntelyjärjestelmän luomista, jonka avulla logistiset valinnat määräytyvät tehokkaimpien ja kestävimpien kuljetusmuotojen sekä kuljetettavien tavaroiden luonteen ja käytettävissä olevien kuljetusmuotojen perusteella.

1.5 Jos liikenteen logistiikkaa halutaan tehostaa käyttäjien ja koko yhteiskunnan tarpeiden mukaisesti, se edellyttää välttämättä, että jo olemassa olevaa uutta huipputekniikkaa ja alan uutta tutkimusta ryhdytään kehittämään nopeasti ja huomattavassa määrin. On myös panostettava pysyvästi alan henkilöstön koulutukseen ja pätevoittämiseen sekä parannettava alan työehtoja. Samanaikaisesti on nykyisten infrastruktuurien käyttöä optimoitava sekä hyödynnettävä liikenteeseen ja logistiikkaan sijoitettuja henkilöstö-, materiaali- ja taloudellisia resursseja. Samoin on syytä kohottaa alan ammattien arvostusta ja lisätä niiden houkuttavuutta. Edelleen tarvitaan välttämättä uusia investointeja uusien jäsenmaiden integraatioprosessin nopeuttamiseksi sekä Euroopan ja Välimeren alueen yhteistyöpolitiikan ja

naapuruuspolitiikan vauhdittamiseksi. Niin ikään on arvioitava kysynnän kehittämisen pitkän aikavälin näkymiä, jotta voidaan ryhtyä erittäin pitkän aikavälin kuluessa suoletettaviin investointeihin.

1.6 Tieliikenneturvallisuutta on parannettava, eritoten Euroopan unionin ulkoraja-alueilla.

1.7 Euroopan unionin rantaviiva on pidentynyt: se avautuu nykyään Itämerelle ja Mustallemerelle ja yhtyy Tonavan suureen liikenneväylään. Tämä väylä on aiheellista elvyttää. Euroopassa on satamaterminaaleja, joiden kautta kulkee 90 prosenttia unionin ulkopuolisten maiden kanssa käytävästä kaupasta ja 40 prosenttia unionin sisäisestä kaupasta. Logistiikkatoimet kehittyvät huimaa vauhtia. Huomattavia parannuksia on kuitenkin välttämättä tehtävä. Varsinkin maaliikenneterminaaleja on ajanmukaistettava siten, että niissä voidaan hyödyntää entistä useampia liikennemuotoja ja soveltaa entistä enemmän intermodaalisia tekniikkoja. Myös uudelleenlastausten organisointia on parannettava. Edelleen on tutkittava mahdollisuuksia parantaa eri satamaterminaalien välistä tasapainoa sekä niiden ja maaliikenneterminaalien keskinäistä täydentävyyttä.

1.8 Komitea kannattaa uusien teknologioiden käyttöä, eri kuljetusmuotojen kaikkia parannettavissa olevia näkökohtia (infrastruktuurit, kuljetusmateriaali ja huolto, organisointi, työolosuhteet jne.) koskevaa soveltavaa tutkimusta ja vapaaehtoista osallistumista teknisten standardien sekä tiedotus- ja viestinnän laatimiseen komodaalisuuden kehittämiseksi ja liikenteen joustavuuden edistämiseksi. Edelleen komitea kannattaa sitä, että yhtäältä tuotannon ja kaupan kasvu ja toisaalta kuljetukset yhdistetään toisiinsa paremmin, ja niitä voidaan vain parantaa. Tässä yhteydessä oleellinen tekijä on logististen ketjujen tehokkuuden lisääminen.

1.9 Moottorit ja niiden energiatehokkuus sekä ei-fossiiliset polttoaineet, olipa sitten kyse yksityisistä kuljetusajoneuvoista tai matkustaja- tai tavaraliikenteeseen tarkoitetuista ajoneuvoista, edellyttävät jatkotutkimustoimia.

1.10 Kaupunkiliikenteen logistiikassa tarvitaan kiireellisiä toimia ja hellittämättömiä ponnisteluja, jotta voitaisiin estää suurkaupunkien talouden asteittainen taantuminen ja huomattava tehokkuuden lasku, jotka ovat seurausta liikennehuuhkissa

menetetystä ajasta. Se on tuottamatonta aikaa, ja ruuhkat aiheuttavat sekä yrityksiä että asukkaita häiritseviä saasteita. Kaupunkiympäristössä tarvitaan kokonaisvaltaista lähestymistapaa, jossa otetaan huomioon sekä yksityisen että julkisen tavara- ja matkustajaliikenteen tarpeet, jotta tieverkosto pystytään jakamaan paremmin ja saadaan pysäytetyksi asukkaiden ja moninaisten toimintojen pako kaupungeista lähiöihin ja etäällä sijaitseville alueille.

1.11 Kestävyys ja energiatehokkuus sekä intermodaalisuus ovat suunnitelman ydinkohtia, ja sille suunniteltu aikataulu korostaa toteutettavan politiikan kiireellisyttä. Komission ehdotuksissa suositetaan yhteistyötä ja vuoropuhelua pikemminkin kuin pakkokeinoja. Onkin osoitettava, että tällainen lähestymistapa on toimiva. Sen menestys riippuu kuljetusalan toimijoista ja niiden kyvystä sopeutua kansalaisyhteiskunnan esittämiin painokkaisiin vaatimuksiin.

## 2. Komission ehdotukset

### 2.1 Johdanto

2.1.1 Euroopan komissio julkaisi 28. kesäkuuta 2006 tiedonannon ”Euroopan tavaraliikenteen logistiikka — kestävän liikkuvuuden avaintekijä (1)”. Tiedonannossa osoitettiin logistiikan rooli kestävämmässä, puhtaammassa ja todella ympäristöystävällisemmässä kuljetuksissa. Tavoitteena oli eri tahojen kuulemisen jälkeen laatia tavaraliikenteen logistiikkaa koskeva toimintasuunnitelma (2). Se julkaistiin 18. lokakuuta 2007.

2.1.2 Komissio aikoi sisällyttää logistiikan ulottuvuuden unionin liikennepolitiikkaan pyrkimyksenään vähentää toistuvia pullonkauloja ja energiankulutusta, tehostaa infrastruktuurien ja kuljetusmuotojen komodaalisuuden/multimodaalisuuden hyödyntämistä, suojella ympäristöä ja rajoittaa haittatekijöitä sekä edistää henkilöstön jatkuvaa koulutusta.

2.1.3 Komitealta on pyydetty lausuntoa kyseisestä suunnitelmasta, johon sisältyy saavutettavia tavoitteita sekä niiden toteuttamisaikataulu ja joka edistää uusien informaatioteknologioiden käyttöä tavaraliikenteen logistiikan tehokkuuden lisäämisessä tavaroiden osalta (yksilöllistettyt tavarat, paketit, kontit). Tavoitteena on ottaa käyttöön logistiikan asiantuntijoille tarkoitettu vapaaehtoinen sertifiointijärjestelmä osoittamaan, että kyseisillä työntekijöillä on ammattinsa hoitamiseksi tarvittava pätevyys ja koulutus, jotta alan asiantuntijoiden liikkuvuus helpottuisi.

2.1.4 Komissio on korostanut jo vuodesta 2006 lähtien, että Euroopan logistiikkamarkkinoista on asianmukaisten tilastotietojen puutteen vuoksi vaikea saada luotettavaa kuvaa. Yleensä ollaan sitä mieltä, että logistiikan osuus kuljetettavien tuotteiden hinnoista on 10–15 prosentin luokkaa.

2.1.5 Komission tiedonannossa ehdotettiin, että tavaraliikenteen logistiikalle luodaan eurooppalaiset puitteet ja sitä, että

(1) KOM(2006) 336 lopullinen.

(2) KOM(2007) 607 lopullinen.

toimitaan erilaisilla osa-alueilla. Toimintasuunnitelmassa tämä tarkennetaan ja toimet määrätään toteutettaviksi v. 2008–2012. Määräajat ovat erittäin lyhyet, ja kyse on seuraavista toimista:

- pullonkaulojen paikantaminen ja poistaminen
- kehittyneiden tieto- ja viestintäteknologioiden (TIC) käyttö (*tracking and tracing*) Galileo-järjestelmän avulla, LRIT (alusten kaukotunnistus- ja seurantajärjestelmä), SIF, AIS (automaattinen tunnistusjärjestelmä), SafeSeaNet-järjestelmä, rautateiden tavaraliikenteen telemaattiset sovellukset (TAF) sekä integroitu rautatielogistiikka (ERMTS, Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmä), ”älykkäiden” teknologioiden kuten RFID (3)-tunnisteiden kehittäminen ja standardointi
- yhteiset maailmanlaajuiset tiedonsiirto- ja viestintästandardit
- tutkimus (seitsemäs puiteohjelma)
- yhteentoimivuus ja yhteenliitettävyyys
- pätevän logistiikan alan henkilöstön koulutus
- eurooppalainen vertailuanalyysi, mutta tehtävänä vielä indikaattoreiden ja metodologian laatiminen
- infrastruktuuripolitiikka: jo olemassa olevista infrastruktuureista huolehtiminen ja niiden optimaalinen käyttö sekä mahdolliset uudet investoinnit erityisesti uuteen teknologiaan
- suorituskyvyn laatu sosiaalisen vuoropuhelun, asianmukaisen yhteistyön ja asianmukaisten säännösten avulla
- multimodaalisten ketjujen ja vastaavien lastausstandardien edistäminen ja yksinkertaistaminen.

2.1.6 Vuonna 2007 julkaistussa toimintaohjelmassa hylätään aiempaan yksityiskohtaiseen tavoiteohjelmaan sisältyneet toimet. Toimintaohjelmaan sisältyy toteuttamisaikataulu.

2.1.7 Komission tiedonannossa ”Kestävää liikkuvuutta Eurooppaan” (4), joka julkaistiin vuoden 2001 liikennepolitiikan valkoisen kirjan väliarvioinnin (5) yhteydessä ja jossa valkoista kirjaa myös tarkistetaan, Euroopan komissio korosti ns. älykkään liikkuvuuden käsitettä, johon sisältyvät liikenteen logistiikka sekä älykkäät liikennejärjestelmät (STI). Komissio palaa toimintasuunnitelmassaan erityisesti kyseiseen aiheeseen.

### 2.2 eFreight-aloite ja älykkäät liikennejärjestelmät

2.2.1 Käytettävissä olevan ja tulevan tieto- ja viestintäteknologian yleinen käyttö voi huomattavasti parantaa tavaraliikenteen logistiikkaa, mutta siihen liittyy vieläkin ratkaisemattomia ongelmia kuten standardointi, käyttäjälämmödet, sääntelyyn tai muihin asiakirjojen dematerialisaatioon liittyvät esteet, tietoturva sekä yksityisyyden suoja.

(3) Ks. aihetta koskeva valmisteleva lausunto ”Radiotaajuustunnistus (RFID)” (esittelijä Peter Morgan) EUVL C 256, 27.10.2007, s. 66–72 sekä 15. ja 16. marraskuuta 2007 pidetyn Lissabonin konferenssin tulokset (Portugalin puheenjohtajakauden sivusto).

(4) KOM(2006) 314 lopullinen, 22.6.2006.

(5) Katso komitean valkoista kirjaa koskevat vastaavat lausunnot KOM(2001)370, 12.9.2001: ”Valkoinen kirja — Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika” ja väliarviointi KOM(2006) 314, 22.6.2006: Kestävää liikkuvuutta Eurooppaan — Valkoisen kirjan väliarviointi.

2.2.2 eFreight-toiminnon luominen saa tulevaisuudessa aikaan ns. rahdin internetin (rahtitavara: yksittäiset tavarat, kollit, paketit, kontit, joista jokainen osa voidaan käsitellä erikseen, nimetä ja tunnistaa passiivisen tai aktiivisen "tietotunnisteen" avulla, aktivointi tapahtuu RF-lukulaitteen avulla). Tämä uusi tavaroiden internet mahdollistaa rahtitavaraa koskevien tietojen siirron automatisoinnin ja yksinkertaistamisen (maantieteellinen sijainti, rahdin laatua ja määrää koskevat tiedot sekä tulli- ja muut tiedot). Tämän tavaroiden tunnistamiseen perustuvan uuden internet-alan konkretisoimiseksi on määrä soveltaa jo olemassa olevia järjestelmiä.

2.2.3 Komissio on ohjelmoinut vuodeksi 2008 merkittävän tutkimushankkeen, joka perustuu älykkäiden liikennejärjestelmien ja tavaraliikenteen logistiikkaan liittyvien teknologioiden käyttöönottosuunnitelmaan.

### 2.3 Tulevaisuudennäkymät

2.3.1 Suunnitelmalla pyritään osaltaan ratkaisemaan sellaisia ongelmia kuin ruuhkat, saasteet ja melu, hiilidioksidipäästöt ja riippuvuus fossiilisista polttoaineista, sillä se parantaa tehokkuutta. Tämän lisäksi on syytä pyrkiä pitkäjänteisesti yhdessä jäsenvaltioiden kanssa luomaan yhteinen perusta investoinneille tulevaisuuden tavaraliikennejärjestelmiä varten.

2.3.2 Euroopan komissio raportoi toimintasuunnitelman toteuttamisen edistymisestä vuonna 2010.

## 3. Yleistä

3.1 EU:n laajeneminen, kauppasuhteiden maailmanlaajuistuminen, uusien talousmahtien nousu (ei ainoastaan Kiina) ja tuotannon siirtyminen ulkomaille ovat merkittäviä tekijöitä kauppasuhteiden kehittymisen kannalta. Ne kasvavat nopeammin kuin tuotanto. Vuonna 2001 julkaisemassa valkoisessa kirjassaan komissio harkitsi liikenteen ja kasvun erottamista toisistaan. Kyseisiä asioita on syytä kiireesti harkita uudelleen ainakin samansuuntaisen kehittämisen eli rinnakkaiskehityksen palauttamiseksi. Saattamalla eri liikennemuodot ja toimijat (liikennevirtoja organisoivat tahot, tavarankuljettajat, käyttäjät sekä kansalliset, yhteisön sisäiset ja kansainväliset viranomaiset) yhteen ja tukeutumalla uuteen viestintä-, pakkaus- ja käsittelyteknologiaan logistiikalla — vuonna 2006 <sup>(6)</sup> tehdyn valkoisen kirjan väliarvioinnin puitteissa — voi olla ratkaiseva merkitys kauppasuhteiden sekä tavarankuljetusten rationalisoinnille ja tehokkuuden lisäämiselle.

3.2 Maailmanlaajuiset logistiikkaketjut edellyttävät, että modaalisten järjestelmien väliset fyysiset ja sähköiset yhteydet ovat tulevaisuudessa täysin integroituja. Tämä on tärkeää siksi, että voidaan käyttää tehokkainta liikennemuotoa tai muotojen yhdistelmää, parantaa logistiikkaa asettamalla sille tavoitteeksi saada aikaan "samanaikaisesti kolminkertainen" tehokkuus, mikä tarkoittaa taloudellista, sosiaalista ja ympäristöllistä tehokkuutta (mukaan lukien energiakustannusten alentaminen).

<sup>(6)</sup> Komission tiedonanto neuvostolle ja Euroopan parlamentille — Kestävää liikkuvuutta Eurooppaan — Euroopan komission vuoden 2001 liikennepolitiikan valkoisen kirjan väliarviointi, KOM(2006) 314 lopullinen, 22.6.2006.

3.3 Kuljetusten suunnittelu vaatii useimmissa tapauksissa pitkiä määräaikoja ja lukuisten välikäsien välistä yhteistyötä. Liikenteen infrastruktuuriin ja logistiikan terminaaleihin tehdyt investoinnit tehdään erittäin pitkiksi ajanjaksoiksi ja ne ovat erittäin kalliita, ja näin on erityisesti meri- ja sisäsatamien tai lentoasemien mutta myös maaliikenneterminaalien tai yhdistettyjen kuljetusten kohdalla. Kyseiset liikennemuotojen vaihtoyhteydet aiheuttavat kuitenkin eniten ongelmia ja niihin onkin löydettävä nopeita, luotettavia ja kestäviä ratkaisuja. Komitean mielestä on ennen kaikkea optimoitava jo olemassa olevien infrastruktuurien käyttö, ja se katsoo, että tietojen ja kokemusten vaihto voi olla erittäin hyödyllistä. Jo olemassa olevien infrastruktuurien hyväksikäyttö ja turvautuminen kehittyneeseen teknologiaan eivät kuitenkaan riitä, vaan keskipitkän ja pitkän aikavälin ohjelmointi on välttämätöntä uusien investointien vuoksi.

3.4 Uusia pitkäikäisiä infrastruktuureja on luotava erittäin pitkäksi ajanjaksoksi laskettujen tarpeiden mukaisesti ja siinä tapauksessa, ettei vaihtoehtoista liikennemuotojen yhteistoimintaratkaisua, esim. jo olemassa olevia muita infrastruktuureja ole käytettävissä. Rautateiden yhdistetyt kuljetusmuodot voivat olla yksi vaihtoehto nykyisen tieverkoston laajentamiselle tai uusien teiden luomiselle. Sen edellyttämään ohjelmointiin on sisällytävä kaikki logistiikkaketjun toimijat: yhteisön viranomaiset, kansalliset ja alueelliset julkisviranomaiset, teollisuus, tavarantoimittajat ja muut lastinantajat, logistikot, tavarankuljettajat ja työmarkkinaosapuolet. Sen väestönsä, jota asia koskee, on saatava osallistua ennalta käytäviin keskusteluihin, heitä on kuultava ja heidän kantansa on ehdottomasti otettava huomioon.

3.5 Ohjelmoinnin avulla on luotava pitkän aikavälin kumppanuussuhteita, jotka mahdollistavat infrastruktuurien jatkuvan kehityksen (taloudellisen, ekologisen ja sosiaalisen) turvaamisen. Ohjelmointi olisi sisällytettävä Euroopan aluekehityssuunnitelmaan, ja sen tarkoitus olisi osaltaan jäsenellä, koordinoida ja vakiinnuttaa liikenneinvestoinnit nykyistä samansuuntaisemmiksi teollisten ja kaupallisten toimien sekä maankäyttö- ja kaupunkisuunnitteluohjelmien kanssa (erityisesti logistiikkaterminaalien suunnitelmattoman lisääntymisen sekä kalliiden ja ennenaikaisten siirtymisten, tiettyjä liikenneväyliä ja alueita haittaavien pullonkaulojen sekä puutteellisista tai puuttuvista palveluista johtuvan alueiden taantumisen tai syrjäytymisen välttämiseksi).

3.6 Lastausyksiköille suunniteltujen uusien standardien on luonnollisesti oltava mahdollisia uudelleenlastauksia helpottavia niin enimmäispainonsa kuin käsiteltävyytensä ja kokonsa puolesta. Kun otetaan huomioon, että tavaroiden maanpäällisiin kuljetuksiin liittyvät ongelmat koskevat yksinomaan lähinnä tiekuljetuksia, kyseiset standardit eivät saisi johtaa ylipainon syntymiseen. Tämä saattaisi heikentää infrastruktuureja ja maantiekuljetusten turvallisuutta entisestään.

3.7 Komitea viittaa vuodelta 2003 peräisin olevaan ehdotukseen uudesta, vapaaehtoisuuteen perustuvasta intermodaalisesta lastausyksiköstä ja toistaa näkemyksensä todeten kiteyttäen, että mitoiltaan toisistaan poikkeavien lastausyksiköiden yhdistäminen on logistinen painajainen. Kaksi todettua haittatekijää (kiinteiden siirtolaitteiden mitoitus ja epävarmuus järjestelmän kustannusten kattamiseen osallistuvista tahoista) antavat aiheita pelätä, ettei järjestelmää tulla käyttämään.

#### 4. Erityistä

4.1 Komitea toivoo, että siltä pyydetään lausuntoa, kun komissio vuonna 2010 laatii kertomuksen toimintasuunnitelman edistymisestä ja sen toimeenpanoon mahdollisesti liittyvistä ongelmista.

4.2 Tavaroiden internet on varmasti yksi keino parantaa tavaraliikenteen logistiikkaa ja asiakkaille tarjottuja palveluja. Nimien internetistä saamansa kokemuksen perusteella komitea pohtii kuitenkin, mitä valvontamenettelyjä ja -keinoja ”nimittämisessä” olisi otettava käyttöön. Historiallisista syistä nimien internetjärjestelmää valvoo viime kädessä Yhdysvaltojen kauppaministeriö. Komitean mukaan tavaroiden internetin olisi taloudellisen merkittävyytensä takia ja siksi, että suurin osa kaupasta on alueiden välistä, perustuttava moninapaisuuteen (esim. nimittämisestä vastuussa olevat alueelliset instituutiot tai paikalliset instituutiot) eikä sitä tulisi sijoittaa yhden ainoan ja lisäksi EU:n ulkopuolisen viranomaisen valvonnan alaiseksi. Komitea puoltaa eurooppalaista hallintoa nimittämisessä ja tietokantojen hallinnoinnissa sekä teknisten standardien laatimisessa.

4.2.1 Komitea on tyytyväinen siihen, että komissio sisällyttää logistiikan kehityksen Lissabonin kasvu- ja työllisyysstrategian uudistetulle asialistalle. Aikaisemman kokemuksensa perusteella komitea pyytää komissiota nopeasti korjaamaan useat uusien teknologioiden toteuttamisessa tapahtuneet myöhästelyt, ja erityisesti ne, jotka koskevat Galileo-ohjelmaa.

4.3 Komitean mukaan tavaroiden internetin olisi taloudellisen merkittävyytensä takia ja siksi, että suurin osa kaupasta on alueidenvälistä, perustuttava moninapaisuuteen (esim. nimittämisestä vastuussa olevat alueelliset instituutiot tai paikalliset insti-

tuutiot) eikä sitä tulisi sijoittaa yhden ainoan ja lisäksi EU:n ulkopuolisen viranomaisen valvonnan alaiseksi.

4.4 Olisi myös otettava esiin yksityisyyden suoja ja asioiden luottamuksellisuutta koskevat tiedonlevityksen välineiden monipuolistamiseen liittyvät ongelmat. Välineet on otettu käyttöön, jotta voitaisiin tunnistaa rahdin sisältö etenkin tietojen vuodon estämiseksi EU:n ulkopuolisten maiden rikollisille (tulli- ja vakuutustekniset vaikutukset huomioon ottaen), seurata rahdin liikkumista, saada tietoa sen lähettäjästä, välikäisistä ja vastaanottajista niihin liittyvien älykkäiden liikennejärjestelmien ja tietotekniikan edistämisen yhteydessä.

4.5 Tämä koskee erityisesti sähköisen kaupan logistiikkaa.

4.6 Komitea ilmaisee tyytyväisyytensä siihen, että komissio aikoo modernisoida logistiikan alan ammattia toimijoiden määritys- ja sertifiointimenetelmän avulla ja toivoo, että se tuo asialle lisäarvoa.

4.7 Komitea on tyytyväinen myös siihen, että komissio aikoo yhdessä työmarkkinaosapuolten kanssa ottaa käyttöön laatu- ja koulutusvaatimuksia. Tässä yhteydessä komitea toivoo, että pätevyyttä ja koulutusta muokataan elinikäisen oppimisen ajatusten mukaisesti ja uutta tietämystä ja teknologiaa soveltaen. Komitea myös on hyvillään komission aikomuksesta saada aikaan mainittujen vapaaehtoisten sertifiointien vastavuoroisen tunnustaminen.

4.8 Logistiikan alan suoritustasoa pyritään parantamaan lisäämällä uusien teknologioiden käyttöä sekä hallinnon yksinkertaistamisen, kokemusten vaihdon, pätevyyden ja koulutuksen kehittämisen avulla. Komodaalisuus on välttämätöntä. Komitea korostaa kuitenkin, että kyseisen edistyksen hyvät puolet ilmenevät vain siinä tapauksessa, että liikenteen ja logistiikan alalla toteutetaan intramodaalisen ja intermodaalisen liikenteen tasapainotus ja että ne ovat osa säänneltyä kilpailua, jota komissio suositteli vuonna 2001 julkaisemassa valkoisessa kirjassaan. Säännelty kilpailu edellyttää, että kuljetusten hinta arvioidaan suhteellisesti uudelleen ja että intramodaaliset ja intermodaaliset kilpailuehdot harmonisoidaan myös EU:n alueen sisällä.

Bryssel 29. toukokuuta 2008

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean  
puheenjohtaja  
Dimitris DIMITRIADIS