



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel, 28.6.2006
KOM(2006) 336 lopullinen

**KOMISSION TIEDONANTO NEUVOSTOLLE, EUROOPAN PARLAMENTILLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN
KOMITEALLE**

Euroopan tavaraliikenteen logistiikka – kestävän liikkuvuuden avaintekijä

{SEC(2006) 818}

{SEC(2006) 820}

**KOMISSIION TIEDONANTO NEUVOSTOLLE, EUROOPAN PARLAMENTILLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN
KOMITEALLE**

Euroopan tavaraliikenteen logistiikka – kestävän liikkuvuuden avaintekijä

1. JOHDANTO

Kuten vuonna 2001 julkaistun valkoisen kirjan väliarvioinnissa¹ todetaan, logistiikka myötävaikuttaa olennaisesti kestävään liikkuvuuteen ja edistää muidenkin tavoitteiden saavuttamista, kuten puhtaampaa ympäristöä ja energiansaannin turvaamista.

Euroopan liikennepoliittikkaa ovat vuosien mittaan leimanneet vapauttaminen ja yhdenmukaistaminen. Tämä on vähitellen muokannut liikennejärjestelmän nykyiseen muotoonsa. Globalisaatio ja Euroopan laajentuminen luovat kuitenkin uusia haasteita. Tavaraliikenteen nopea kasvu, joka suureksi osaksi perustuu taloudellisiin päätöksiin, lisää omalta osaltaan kasvua ja työllisyyttä, mutta aiheuttaa myös ruuhkia, onnettomuuksia, melua, ympäristön pilaantumista, entistä suurempaa riippuvuutta fossiilisista tuontipolttoaineista sekä energiahäviöitä. Infrastruktuuriresurssit ovat rajalliset, ja kaikilla toimitusketjussa (energian toimituksissa) esiintyvillä häiriöillä on väistämättä kielteinen vaikutus EU:n talouteen. Ilman asianmukaisia toimenpiteitä tilanne pahenee entisestään ja vahingoittaa yhä enemmän Euroopan kilpailukykyä ja ympäristöä.

Ongelmien voittamiseksi Euroopan liikennejärjestelmä on optimoitava kehittyneiden logistiikkaratkaisujen avulla. Logistiikka voi tehostaa yksittäisiä liikennemuotoja ja niiden yhdistelmiä siten, että pienemmällä määrällä kuljetusyksiköitä (esimerkiksi ajoneuvot, vaunut ja alukset) voidaan kuljettaa enemmän rahtia. Tämä vähentää vastaavasti ympäristövaikutuksia. Rautatie- ja sisävesiliikennettä olisi nykyaikaistettava. Lentorahtiliikenne olisi integroitava tiukemmin liikennejärjestelmään. Lähimerenkulun myönteistä kehitystä olisi vauhditettava, ja avomeriliikennettä ja sen sisämaayhteyksiä olisi vahvistettava.

Ympäristöystävällisempiin liikennemuotoihin siirtyminen on tarpeen erityisesti kaukoliikenteessä, kaupunkialueilla ja ruuhkautuneissa liikennekäytävissä. Samalla on tarpeen optimoida kaikki liikennemuodot. Niistä on tehtävä nykyistä ympäristöystävällisempiä, turvallisempia ja energiatehokkaampia. Komodaalisuus eli eri liikennemuotojen tehokas käyttö yksinään tai muiden liikennemuotojen kanssa johtaa voimavarojen optimaaliseen ja kestävään käyttöön.

Euroopan kilpailukykyyn ja vaurauden ylläpitäminen ja lisääminen kasvuun ja työllisyyteen tähtäävän uudistetun Lissabonin strategian mukaisesti vaatii logistisia toimenpiteitä.² Euroopan on vastattava liikennehaasteisiin integroimalla logistinen ajattelu omaan liikennepoliittikkaansa. Tähän sovellettavan lähestymistavan tulisi olla markkinasuuntautunut,

¹ Kestävää liikkuvuutta Eurooppaan, KOM(2006) 314 lopullinen.

² Ks. *Creating an innovative Europe*, Hampton Courtin huippukokouksen jälkeen asetetun, t&k-toimintaa ja innovointia käsitelleen riippumattoman asiantuntijaryhmän raportti tammikuulta 2006.

siinä tulisi olisi sosiaalinen ja ympäristöulottuvuus ja sen tulisi hyödyttää kaikkia osapuolia. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tässä tiedonannossa pohditaan, voiko EU tuoda lisäarvoa tavaraliikenteen logistiikan kehittämiseen Euroopassa ja muualla maailmassa ja jos se on mahdollista, millä osa-aloilla.

Tämän työn pohjalta voidaan laatia tavaraliikenteen logistiikkaa koskeva puitestrategia. Kuultuaan tästä tiedonannosta muita tahoja komissio aikoo esittää tavaraliikenteen logistiikkaa koskevan toimintasuunnitelman vuonna 2007.

2. TEHTÄVÄN MÄÄRITTELY

Kuljetukset ovat olennainen osa logistista toimitusketjua. Komission valitsemassa lähestymistavassa keskitytään tavaraliikenteen logistiikkaan ja käsitellään kaikkia liikennemuotoja. Siihen kuuluu hyvin monenlaisia osa-aloja, kuten puhtaasti modaalinen logistiikka ja multimodaalinen logistiikka, ja sen keskeisenä tavoitteena on varmistaa, että eri liikennemuodot täydentävät toisiaan parhaalla mahdollisella tavalla Euroopan tehokkaassa ja saumattomassa liikennejärjestelmässä, joka voi tarjota parhaita mahdollisia palveluja kuljetusten käyttäjille.

Tavaraliikenteen logistiikan kehittäminen liittyy ensisijaisesti liiketoimintaan ja on näin ollen yritysten tehtävä. Viranomaisilla on kuitenkin oma selkeä roolinsa, sillä ne voivat luoda suotuisat toimintaedellytykset ja pitää logistiikkakysymykset poliittisella asialistalla. Tässä lähestymistavassa painopiste on niiden edellytysten parantamisessa, joita Eurooppa voi tarjota logistista innovointia varten. Oman yrityslogistiikan hoitaminen jätetään yritysten tehtäväksi.

Tässä tiedonannossa:

- tavaraliikenteen logistiikka käsittää tavarakuljetusten suunnittelun, organisoinnin, hallinnoinnin, valvonnan ja toteutuksen toimitusketjussa;
- liikennemuotojen yhteistoiminnalla (komodaalisuudella) tarkoitetaan liikennemuotojen tehokasta käyttöä Euroopan liikennejärjestelmässä joko yksinään tai multimodaalisesti voimavarojen optimoimiseksi ja kestäväen käytön mahdollistamiseksi;
- multimodaalisuudella tarkoitetaan rahtityypistä riippumatta tavaroiden kuljettamista kahden tai useamman liikennemuodon avulla yhdessä ainoassa kuljetusketjussa;
- ulkoistetulla logistiikalla tarkoitetaan sitä, että organisaatio käyttää ulkoisia logistiikkapalvelujen tarjoajia, jotka hoitavat kaikki tai huomattavan osan sen logistiikkatoiminnoista.

3. EUROOPAN LOGISTIKKAMARKKINAT

Koko maailman logistiikka-alan lasketaan olevan arvoltaan noin 5,4 biljoonaa euroa, mikä vastaa 13,8:aa prosenttia koko BKT:stä. Tämän perusteella logistiikkakustannukset ovat sekä Euroopassa että Pohjois-Amerikassa noin biljoona euroa vuodessa.³ Logistiikka-alan kilpailu on Euroopassa kovaa. Tätä kuvaa ulkoistetun logistiikan alhainen keskittymisaste, sillä kahdellakymmenellä tärkeimmällä yrityksellä on vain 33 prosentin markkinaosuus.⁴

Logistiikkakustannusten osuus lopputuotteen lopullisista kustannuksista on keskimäärin 10–15 prosenttia. Tähän sisältyvät muun muassa kuljetus- ja varastointikustannukset.

Tuotannon ja vastaavien toimitusketjujen globalisoituminen lisäävät kuljetusten tarvetta. Logistiikan merkitys ei kasva pelkästään Euroopassa vaan myös Euroopan kansainvälisissä liikesuhteissa. Varsinkin Euroopan, Yhdysvaltojen ja Kaukoidän välisestä kilpailusta on kehittymässä tärkeä tekijä, jolla voi olla vaikutuksia solmukohtiin (erityisesti satamiin ja lentoasemiin) ja infrastruktuurikapasiteettiin. Markkinoiden ja liiketoiminnan yhdentyminen on varmistettava eurooppalaisella yhteistyöllä maailman muiden suurten logistiikkakeskusten (kuten Yhdysvaltojen, Venäjän, Japanin, Kiinan, Intian ja Brasilian) kanssa. Kuljetusmarkkinoille pääsyä käsitelläänkin jo kahden- ja monenvälisissä neuvotteluissa.

Euroopan logistiikkamarkkinoista on vaikea saada luotettavaa kuvaa, koska niistä ei ole riittävästi tilastotietoja.

On kuitenkin olemassa joitakin suuntauksia, jotka ovat osittain ristiriidassa keskenään. Samalla kun logistiikan organisointi keskittyy eurooppalaisiin ja alueellisiin jakelukeskuksiin, Euroopan teiden ruuhkautumisen seurauksena tapahtuu hajautumista, joka antaa mahdollisuuden vastata nopeasti asiakkaiden vaatimuksiin paikallisten tai puskurivarastojen avulla. Toisena merkille pantavana suuntauksena on logistiikkatoimintojen ulkoistaminen, jossa rahtaajat ostavat logistisia monitoimipalveluja ulkopuolisilta palveluntarjoajilta (kuten ulkoistettujen logistiikkapalvelujen tarjoajilta). Tämä rahtaajien ja palveluntarjoajien yhteistyö on viime vuosina muuttunut luonteeltaan pitkäaikaisemmaksi, ja siihen on liittynyt organisaatorakenteiden ja tietotekniikan pitkälle menevää yhdentymistä. Toisaalta EU:ssa toimivat yritykset ovat toimitusketjujaan optimoidessaan yhä selvemmin tietoisia siitä, että maanteiden tavaraliikenteelle on olemassa kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. Esimerkiksi suuret liikenteenharjoittajat tarjoavat kattavia logistiikkapalveluja, joihin integroidaan entistä useampia liikennemuotoja, koska tämä antaa niille kustannus- ja kilpailuetuja.

Logistisiin valintoihin vaikuttavat muutkin tekijät. Niitä ovat esimerkiksi ympäristönäkökohdat (kuten energiankulutus ja kasvihuonekaasupäästöt), energiansaannin turvaaminen ja yritysten sijainti. Kaikilla näillä tekijöillä on merkittäviä vaikutuksia muuhunkin kuin liikenteeseen, kuten investointeihin, työllisyyteen ja maankäyttöön.

³ *Estimation of Global and National Logistics Expenditures: 2002 Data Update* by A. Rodrigues, D. Bowersox and R. Calantone (Journal of Business Logistics, Vol. 26, No 2, 2005). Tulokset perustuvat ekonometriseen laskentamalliin, jossa otetaan huomioon 29 muuttujaa, jotka antavat tietoa maantieteellisestä alueesta, tulotasosta, maan koosta, talouden tasosta ja liikenteestä (maanteiden ja rautateiden tavaraliikenteestä, lentorahtiliikenteestä ja konttisatamaliikenteestä).

⁴ *Logistics Value Chain*, L. Ojala, D. Andersson ja T. Naula (julkaistaan myöhemmin Memedovic Olga Global Production Networksissa, UNIDO).

4. TAVARALIIKENTEEN LOGISTIIKAN PUITTEET

4.1. Logistiikan ja liikennepolitiikan lähentäminen

Tiedonannossa ”Kestävää liikkuvuutta Eurooppaan” kuvataan useita tavaraliikenteen logistiikkaan vaikuttavia aloitteita, joita komissio on jo toteuttanut muun muassa vapauttamisen, yhdenmukaistamisen, infrastruktuurin, standardoinnin, markkinoinnin ja tutkimuksen alalla.

Yksi tuoreimmista aloitteista on komission ehdotus, jonka tavoitteena on parantaa toimitusketjujen turvallisuutta⁵. Ehdotus kuvastaa tasapainoa, joka on saavutettava kaikkein tiukimpien turvamenettelyjen ja vapaan kaupankäynnin välillä.

Tavaraliikenteen logistiikkaan liittyvän työn jatkamisen olisi johdettava siihen, että liikennepolitiikkaa aletaan tarkastella myös logistiikan näkökulmasta. Päätöksenteon olisi pohjautettava logistisiin näkökohtiin. Esimerkkinä voidaan mainita tieliikenteen kabotaasista käytävä keskustelu⁶, jossa pohditaan muun muassa sitä, miten tyhjänä ajoa voitaisiin vähentää entisestään.

Eri liikennemuotojen todellinen täydentävyys ja kehittyneet logistiset ratkaisut mahdollistavat yhtä tai useampaa liikennemuotoa hyödyntävien kuljetusketjujen tehokkaan suunnittelun, hallinnoinnin, valvonnan ja toteutuksen. Logistiikan huippuosaaminen voi myös toimia katalysaattorina, jonka avulla asiantuntemus, taidot ja työpaikat säilyvät Euroopassa.

Logistiset valinnat voivat auttaa katkaisemaan Euroopan liikenteen kasvun ja sen aiheuttamien ulkoisten häirtävaikutusten (päästöjen, onnettomuuksien ja ruuhkien) välisen yhteyden. Samalla on panostettava yhä enemmän kunkin liikennemuodon tehostamiseen. Ympäristö- ja turvallisuusasioiden käsittelyssä on otettava yhä paremmin huomioon koko kuljetusketju.

4.2. Toiminta-alat

Komissio julkaisi helmikuussa 2006 intermodaalista logistiikkaa käsittelevän tausta-asiakirjan⁷, josta se sai eri jäsenvaltioilta ja sidosryhmiltä yli sata kannanottoa. Se järjesti myös huhtikuussa 2006 kuulemisseminaarin, johon osallistui noin 70 osanottajaa.

Konsultointien tulokset osoittivat, että eurooppalaisten puitteiden luominen tavaraliikenteen logistiikkaa varten saa suurta kannatusta.

4.2.1. Pullonkaulojen paikantaminen ja poistaminen

Jotta kuljetusteollisuus voisi kehittää tavaraliikenteen logistiikkaa ja viranomaiset voisivat luoda asianmukaiset puitteet logistiikan optimoinnille, osapuolten on jatkuvasti tehtävä yhteistyötä ja käytävä vuoropuhelua toistensa kanssa.

Toistaiseksi ei ole kattavaa näkemystä niistä käytännön esteistä (pullonkauloista), joiden vuoksi Euroopan tavaraliikenteen logistiikka ei kehity nykyistä nopeammin.

⁵ KOM(2006) 79 lopullinen.

⁶ Ks. asetus (ETY) N:o 881/92 sekä

www.ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm.

⁷ www.ec.europa.eu/comm/transport/logistics/consultations/index_en.htm.

Samalla tavoin kuin esteitä onnistuttiin määrittämään lähimerenkulun alalla olisi luotava joukko yhteystahoja, joiden tehtävänä on kartoittaa jatkuvasti tavaraliikenteen logistiikan konkreettisia esteitä ja puuttua niihin. Nämä yhteystahot edustaisivat jäsenvaltioita ja alan toimijoita (logistiikkapalvelujen tarjoajia ja asiakkaita). Pullonkaulojen poistamisen lisäksi ne voisivat jakaa osaamista, levittää hyviä toimintatapoja ja osallistua politiikan kehittämiseen.

Logistiikka-alan suuntaviivojen ja muutosten menestyksekkääseen toteuttamiseen vaikuttaa myös toimialajärjestöjen ja ammattiliittojen osallistuminen.

4.2.2. Tieto- ja viestintäteknologia

Tehokas logistiikka edellyttää rahdin seuranta- ja jäljittämistä kaikissa liikennemuodoissa. Galileo-satelliittinavigointijärjestelmän käyttöönotolla on merkittävä myönteinen vaikutus tähän kehitykseen, samoin kuin kaukotunnistus- ja -seurantajärjestelmällä (long-range identification and tracking, LRIT), jokiliikenteen tietojärjestelmällä (RIS) ja alusten automaattisella tunnistusjärjestelmällä (AIS). Meriliikenteen logistiikkaa parantaa myös SafeSeaNet-järjestelmä. Rautatieliikenteessä tavaraliikenteen telemaattiset sovellukset (TAF) ja Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmä (ERTMS) voivat tarjota sovelluksia integroitua rautatielogistiikkaa varten.

Toimitusketjussa olisi ehkäistävä turvallisuus- ja muista syistä johtuvat viiveet ottamalla käyttöön älykkäitä teknologioita.⁸ Yksi tällainen teknologia on radiotaajuustunnistus (RFID), jonka markkinat ovat kasvamassa, mutta joka vaatii toisaalta enemmän tutkimusta ja työtä radiotaajuuksien hallinnan sekä yhteentoimivuuden ja standardoinnin alalla.⁹ Muita perusedellytyksiä ovat yhteiset tiedonsiirto-standardit (kuten EDI/EDIFACT) ja uudet viestintäalustat (kuten XML).

Kansalliset liikenneviranomaiset etsivät yhä enemmän vaihtoehtoja, joiden avulla ne voivat hallinnoida paremmin omia liikennejärjestelmiään. Yksi tällainen järjestelmä, joka on kehittymässä toteutuskelpoiseksi, on tieverkon hallinta älykkäiden liikennejärjestelmien (Intelligent Transport Systems, ITS) avulla. Yhtenäismarkkinoiden toimivuuden säilyttämiseksi on tärkeää, että kansalliset ratkaisut eivät muodosta kaupan esteitä vaan kehittyvät yhteentoimivien standardien pohjalta toisiaan täydentävästi koko EU:ssa.

Tieto- ja viestintäteknisten ratkaisujen tulisi olla helposti yritysten saatavilla. Suljetut järjestelmät aiheuttavat sekä teknologiaan että ohjelmistoihin liittyviä alkukustannuksia, joiden vuoksi pk-yritysten on vaikea osallistua täysipainoisesti markkinoiden toimintaan.

Valmistajien ja operaattoreiden laajalti hyväksymät yhteiset standardit sekä eri järjestelmien väliset synergiat vaikuttavat ratkaisevasti logistiikan tehostamiseen. Kehityksessä olisi aina pyrittävä yhteentoimivuuteen ja yhteiseen sanomanvälitykseen, joka toimii avoimessa järjestelmässä eri toimijoiden välillä. Laitteiden ja infrastruktuurin alkuperäisessä suunnittelussa olisi otettava huomioon älykkäiden liikennejärjestelmien käyttömahdollisuus, jotta niihin ei tarvitsisi tehdä myöhemmin kalliita lisäyksiä. Lisäksi olisi panostettava eri liikennemuotojen väliseen tiedonvaihtoon. Yhteentoimivuudella on erityinen merkitys yritysten ja hallintojen välisessä tiedonvaihdossa, mutta ensiarvoisen tärkeää on myös yhteenliitettävyyden yritysten välisessä sekä yritysten ja kuluttajien välisessä logistiikassa.

⁸ Ks. tietoyhteiskunnan teknologiaan (IST) liittyvät tutkimustoimet.

⁹ Ks. julkinen kuuleminen sivuilla www.rfidconsultation.eu/.

Tavaraliikenteen logistiikan on edelleen oltava yksi seitsemännen puiteohjelman mukaisen tutkimustoiminnan painopisteistä, koska tekninen innovointi voi avata uusia mahdollisuuksia tällä alalla.

4.2.3. Logistiikkakoulutus

Rahtaajat, kuljetusten käyttäjät ja liikenteenharjoittajat panevat erityistä painoa kuljetuksiin ja logistiikkapäätöksiin osallistuvan henkilöstön osaamiselle ja pätevyydelle. Eurooppalaisten korkeakoulujen ja muiden instituutioiden tarjoamassa kuljetus- ja logistiikka-alan koulutuksessa on kuitenkin suuria eroja.

Nykyinen koulutus valmistaa tulevaan liikkuvuuteen. Komissio harkitsee parhaillaan, onko aiheellista edistää tavaraliikenteen logistikkojen vastavuoroisesti tunnustettavan sertifiointin kehittämistä vapaaehtoisuuden pohjalta. Yhdenmukaistettu sertifiointi ja koulutuslaitosten verkottamiseen tähtäävät jatkotoimet edistäisivät koulutuksen yhteensopivuutta ja laatua. Todistusten haltijoilla olisi niistä etua työmarkkinoilla. Yritykset, jotka ottaisivat palvelukseensa tällaista henkilöstöä, voisivat myös olla varmoja työntekijöidensä osaamisesta.

Logistiikka-alan sertifiointia ja tutkintoja on jo käsitelty Leonardo da Vinci -ohjelmassa. Viitekehyksenä voitaisiin käyttää myös tulevaa elinikäiseen oppimiseen tarkoitettua eurooppalaista tutkintokehystä.

Koulutuksen ei tulisi missään tapauksessa rajoittua johtotasoon. Elinikäisen oppimisen ja koulutuksen tulisi käsittää kaikki logistiikka-alan tasot, jotta alan yleinen suoritustaso kohentuisi.

4.2.4. Tilastotiedot

Euroopan kuljetusmarkkinoiden logistiikkatoiminnan tasoa on seurattava ja vertailtava sekä sisäisesti että muihin maanosiin nähden. Tätä varten on kehitettävä tilasto- ja muita indikaattoreita luotettavan kuvan saamiseksi tilanteesta ja sen kehittymisestä. Komissio aikookin suunnitella sopivia menetelmiä ja indikaattoreita tähän tarkoitukseen.

4.2.5. Infrastruktuurin käyttö

Infrastruktuurin laatu on tavaraliikenteen logistiikan avaintekijä. Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) ja rakennerahastojen puitteissa toteutettava infrastruktuurisuunnittelu parantaa kattavaa infrastruktuuriverkkoa, jota Eurooppa tarvitsee voidakseen toimia alueella, jolla ei ole sisärajoja, ja voidakseen kohdata globalisaation haasteet.

Uuden infrastruktuurin rakentaminen ei ole itsetarkoitus. Nykyinen infrastruktuurin käyttö voidaan optimoida tehokkaiden ja kestävien logistiikkaratkaisujen avulla. Niihin kuuluvat kaluston hallinta, rautatie- ja sisävesiliikenteen infrastruktuurin hallinta, liikekumppaneiden ja infrastruktuurin haltijoiden entistä läheisempi yhteistyö, koko kuormauskapasiteetin käyttö, tyhjänä ajon välttäminen ja eri liikennemuotojen resurssien yhdistäminen yhteisön kilpailulainsäädännön mukaisesti. Toisaalta, jos sopivan infrastruktuurin puute aiheuttaa selvän esteen, tilanne on tietenkin korjattava. EU on yksilöinyt 30 ensisijaista hanketta, jotka

on määrä toteuttaa vuoteen 2020¹⁰ mennessä ja joiden on myös tarkoitus hyödyttää logistiikan jatkokehitystä.

Logistiikan toimivuuteen vaikuttaa olennaisesti uudelleenlastauslaitosten (muun muassa satamien ja lentoasemien) tehokkuus. Laitoksissa olisi hyödynnettävä nykyaikaista teknologiaa, kuten uutta tietoteknologiaa, ja niissä olisi oltava laadukkaat infrastruktuuriyhteydet liikennemuotojen yhteistoimintaa varten. Yksityisten lisäinvestointien houkuttelemisen ja varmistaminen on olennaisen tärkeää, ja sopiva oikeudellinen rakenne on luotava eurooppalaisin säännöin. Toiminnan laatua on jatkuvasti parannettava sopivin keinoin, esimerkiksi yhteistyön, sosiaalisen vuoropuhelun ja lainsäädännön avulla.

4.2.6. *Palvelujen taso*

4.2.6.1. Laadun tunnustaminen

Tällä alalla käytetään useita tulosindikaattoreita tai vertailuarvoja, joiden avulla arvioidaan ja valvotaan palvelujen laatua. Tarkasti kohdennettuja indikaattoreita voidaan käyttää monenlaisten palvelujen ja tuotantovaiheiden valvonnassa. Komissio on jo tarkastellut eri liikennemuodot kattavaa vertailevaa arviointia¹¹. Työtä olisi jatkettava, jotta tavaraliikenteen logistiikkaa ja siihen liittyviä palveluja koskevat vertailuarvot voitaisiin ottaa käyttöön Euroopan tasolla. Eurooppalaisten vertailuarvojen vahvistaminen toisi yhdenmukaisuutta logistiikan toimivuuden arviointiin. Rahtaaajat käyttävät jo laajalti tällaisia vertailuarvoja lentoliikenteen alalla. Yritykset voisivat myös jatkaa näiden indikaattoreiden kehittämistä omiin tarkoituksiinsa.

Vertailevaa arviointia ja laatumerkintää voitaisiin soveltaa lähimerenkulkuun ja merten moottoriteihin. Niistä saatujen kokemusten perusteella laatumerkintää voitaisiin alkaa soveltaa myös muita liikennemuotoja käyttäviin logistiikkaketjuihin.

Logistiikkaketjuille tai yksittäisille palveluille myönnettävien laatumerkkien lisäksi tämän työn pohjalta voitaisiin kehittää laajempaa yritysten laatumerkintää, jossa otettaisiin huomioon yrityksen koko kuljetustoiminnan taso. Merkintään liittyvien hallinnollisten menettelyjen tulisi olla mahdollisimman yksinkertaisia, ja sen olisi oltava yhteensopiva muiden sertifikaattien kanssa. Laatumerkintä olisi tärkeä markkinointiväline vaativassa kilpailuympäristössä. Siinä voitaisiin ottaa huomioon myös ympäristönäkökohdat ja hyvät toimintatavat.

4.2.6.2. Rautateiden tavaraliikennepalvelujen verkko

Rautateiden tavaraliikenteen puutteina ovat epäluotettavuus ja tehottomuus, jotka johtuvat muun muassa riittämättömästä teknisestä ja hallinnollisesta yhteentoimivuudesta, sekä etusijan antaminen henkilöjunille sellaisilla reiteillä, joilla on myös tavaraliikennettä. Tästä syystä tarvitaan toimia, joilla voidaan lisätä yhteentoimivuutta ja vähentää sekaliikenteestä johtuvia viiveitä.

Komissio aikoo ehdottaa toimintasuunnitelmaa, jolla kehitetään rautateiden tavaraliikenteeseen painottunutta verkkoa, jossa voidaan varata erityisiä liikennekäytäviä

¹⁰ Päätös N:o 884/2004/EY.

¹¹ ISL, Bremen, tammikuu 2006.

tavaraliikennettä varten. Tällaiset käytävät voivat parantaa merkittävästi kansainvälisten tavaraliikennepalvelujen luotettavuutta, suoritusastoa ja kilpailukykyä.

4.2.7. Multimodaalisten ketjujen edistäminen ja yksinkertaistaminen

4.2.7.1. Keskitetty hallinto ja ”yhteinen eurooppalainen merialue”

Logistiikkavirtoja ja erityisesti multimodaalisia virtoja voidaan helpottaa keskitettyjen hallintopalvelujen tai yksittäisten palvelupisteiden avulla, joissa kaikki tulli- ja muut muodollisuudet hoidetaan koordinoitusti. Tällöin asiakas asioi viranomaisten kanssa vain yhden yhteyspisteen kautta ja toimittaa tarvittavat asiakirjat ainoastaan yhden kerran. Fyysiset tarkastukset voitaisiin myös koordinoida ja suorittaa samaan aikaan ja samassa paikassa. Sähköistä tulli- ja kauppaympäristöä koskevan komission ehdotuksen¹² tavoitteena on luoda puitteet, joissa voidaan saavuttaa nämä tulokset ja yksinkertaistaa muodollisuuksia. Ehdotus olisi hyväksyttävä ja pantava täytäntöön mahdollisimman pian.

Näillä seikoilla on erityinen merkitys lähimerenkulussa, jossa kahden jäsenvaltion välillä purjehtiva alus poistuu EU:n tullialueelta aina, kun se lähtee satamasta, ja palaa sinne takaisin saapuessaan määräsatamaan. Hiljattain julkaistussa EU:n tulevaa meripolitiikkaa käsittelevässä vihreässä kirjassa¹³ komissio käynnisti laaja-alaisen keskustelun ”yhteisestä eurooppalaisesta merialueesta”, jossa sekä alusten kulkua että tavaroita voidaan seurata luotettavasti ja turvallisesti koko matkan ajan, mikä vähentäisi yksittäisten tarkastusten tarvetta kaupankäynnissä, jota harjoitetaan pelkästään yhteisön sisällä.

4.2.7.2. Multimodaalisuuden edistäminen

Eri liikennemuotojen käyttäminen samassa kuljetusketjussa on nykyaikainen idea, joka vaatii ennen kaikkea ajattelutavan muutosta.

Intermodaalisuuden edistämiskeinoista hiljattain tehty tutkimus¹⁴ keskittyy pääasiallisesti lähimerenkulun edistämiskeskuksiin¹⁵ ja niiden toimintaan. Komissio on punninnut tätä lähestymistapaa ja alkanut pohtia keinoja, joilla voidaan kehittää nykyistä 21 edistämiskeskuksen muodostamaa verkkoa, jotta se voisi edistää myös multimodaalisia logistiikkaratkaisuja sisämaan kuljetusketjuissa.

4.2.7.3. Multimodaalisiin kuljetuksiin liittyvä korvausvastuu

Kansainvälisiin kuljetuksiin liittyvä vastuu ja vahingonkorvausvelvollisuus perustuvat kansainvälisiin yleissopimuksiin. Usein niissä annetaan eri säännöt eri liikennemuotoja varten. Erilaisista järjestelmistä muodostuu mutkikas moninaisuus, joka aiheuttaa kitkakustannuksia multimodaalisissa ketjuissa.

Rahtaajien mielestä korvausvastuu ei ole kovin suuri ongelma varsinkaan silloin, kun ne käyttävät ulkopuolisia logistiikkapalvelujen tarjoajia, jotka huolehtivat vastuuasioista. Useampaa kuin yhtä liikennemuotoa käyttävää kuljetusta varten voidaan yleensä hankkia vakuutusturva.

¹² KOM(2005) 609 lopullinen.

¹³ KOM(2006) 275 lopullinen.

¹⁴ *Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC)*, ECORYS, marraskuu 2005.

¹⁵ Ks. www.shortsea.info.

EU:n tulisi osallistua multimodaalisia kuljetuksia koskevan sääntelyrakenteen kehittämiseen kansainvälisellä tasolla. Samalla olisi selvitettävä, mikä olisi sellaisen koko EU:ta koskevan ratkaisun lisäarvo, joka täyttäisi parhaiten Euroopan tarpeet korvausvastuusiassa.

Korvausvastuujärjestelmien epäyhtenäisyyttä voitaisiin vähentää käyttämällä kattavaa kuljetusasiakirjaa, joka käsittäisi koko kuljetuksen ovelta ovelle ja yksinkertaistaisi sitä (esimerkiksi rahtikirjat tai konossementit multimodaalisia kuljetuksia varten). Koko EU:ta koskevan korvausvastuuratkaisun lisäksi komissio voi selvittää, mitä lisäarvoa voidaan saada multimodaalisissa kuljetuksissa käytettävän kuljetusasiakirjan standardoinnilla.

4.2.8. Lastausstandardit

Komissio on ehdottanut yhteisiä eurooppalaisia standardeja, jotka koskevat EU:n sisäisissä kuljetuksissa käytettäviä intermodaalisia lastausyksiköitä.¹⁶

Ehdotus perustuu siihen, että nykyään käytettävät monenlaiset lastausyksiköt aiheuttavat kitkakustannuksia ja viiveitä rahdinkäsittelyssä eri liikennemuotojen välillä. Vaihtokorit eivät yleensä ole pinottavissa, ja standardikontit eivät useinkaan täytä kokonaan Euroopan maantiekuljetuksissa sallittuja enimmäismittoja. Euroopan teollisuus tarvitsee parempaa lastausyksikköjärjestelmää Euroopan sisäisiä kuljetuksia varten, sillä se vähentäisi kustannuksia ja parantaisi kilpailukykyä.

Komissio pohtii sopivia tapoja edistää eurooppalaisia standardeja tällä alalla. Saattaa myös olla aiheellista selvittää lentoliikenteessä ja muissa liikennemuodoissa käytettävien yksikköjen yhteensopivuutta.

Ajoneuvojen ja lastausyksikköjen mittoja koskevien sääntöjen olisi vastattava kehittyneen logistiikan ja kestävästä liikkuvuudesta tarpeisiin.

5. TULEVAT TOIMET

Eurooppa tarvitsee kehittyneitä ja laadukkaita ratkaisuja voidakseen ylläpitää ja parantaa asemaansa maailman logistiikkamarkkinoilla. Johtoasema logistisen osaamisen alalla edistäisi yhdessä asianmukaisten toimenpiteiden ja kannustimien kanssa talouden, yhteiskunnan ja ympäristön kestävästä kehityksestä Euroopassa ja lieventäisi kielteisiä suuntauksia, kuten liiketoiminnan ja työpaikkojen siirtymistä Euroopasta. Eurooppa tarvitsee myös komodaalisuutta eli liikennemuotojen yhteistoimintaa ja erittäin tehokasta liikennejärjestelmää hallitakseen kasvavaa tavaravirtaa, joka kulkee päivittäin sen infrastruktuurissa ja vesillä.

Tässä tiedonannossa esitetään ajatuksia, joiden pohjalta voidaan kehittää strategiset puitteet ottamalla huomioon EU:n toimielinten ja sidosryhmien sekä muiden asianomaisten osapuolten näkemykset tavaraliikenteen logistiikkaa koskevan laajan EU-strategian toteuttamiskelpoisuudesta ja lisäarvosta sekä edellä mainittujen tai muiden toiminta-alojen sisällyttämisestä kyseiseen strategiaan.

Tämän tiedonannon ja myöhempien konsultointien pohjalta laaditaan vuonna 2007 tavaraliikenteen logistiikka koskeva toimintasuunnitelma. Toimintasuunnitelma on

¹⁶ KOM(2003) 155 lopullinen, sellaisena kuin se on muutettuna asiakirjalla KOM(2004) 361 lopullinen.

virstanpylväs tavaraliikenteen korkealuokkaisen logistiikan kehityksessä Euroopassa, ja siihen voidaan tarvittaessa liittää ehdotuksia.