

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén: Godslogistik i Europa – nyckeln till hållbar rörlighet"

KOM(2006) 336 slutlig

(2007/C 168/13)

Den 28 juni 2006 beslutade kommissionen att i enlighet med artikel 262 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ovanstående yttrande.

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 22 mars 2007. Föredragande var Rafael Barbadillo López.

Vid sin 435:e plenarsession den 25–26 april 2007 (sammanträdet den 26 april) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 150 röster för, 2 röster emot och 5 nedlagda röster.

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 En effektiv transportsektor är en nödvändig förutsättning för att EU skall kunna bibehålla och stärka sin konkurrenskraft. Godstransporterna betraktas som drivkraften bakom handel och välbefinnande. För att uppnå större effektivitet och samverkan mellan olika transportsätt krävs därför en modern förvaltning av de komplexa transportflödena.

1.2 Logistikerna är grundläggande för hållbara transporter och bidrar också till förbättrad miljö och energieffektivitet eftersom den leder till att godstransporterna blir effektivare och mer konkurrenskraftiga. Logistikerna skall inte ses som en faktor som kontrollerar och styr transportkedjan, men avancerade logistiska lösningar kan möjliggöra effektivitet i planering, förvaltning, kontroll och genomförande av transportkedjor bestående av ett eller flera transportsätt.

1.3 Infrastrukturen är det fysiska nätverk som ligger till grund för utvecklingen av den inre marknaden för transporter, och en förbättring bör ge följande två resultat: minskad trafikträngsel och ökad tillgänglighet genom en mobilisering av samtliga finansieringskällor. En effektiv och rationell användning av infrastrukturen utgör en garanti för att uppnå hållbar rörlighet. Alla åtgärder som syftar till att rationalisera användningen av infrastrukturen borde dock även inbegripa åtgärder av logistisk art för privattrafik. Nyckeln till hållbar rörlighet ligger inte uteslutande i godstransporter.

1.4 Både transportoperatörer och användare brukar logistiska verktyg för att optimera transporterna, i syfte att effektivisera varuströmmarna och minimera antalet tomtransporter.

1.5 Transportlogistik kräver kompetenta medarbetare och ledare med goda förkunskaper, som har utbildning inom yrket och som har sådan kännedom om hälso- och säkerhetsreglerna att de kan efterleva dessa. På logistikområdet bör man därför i samarbete med arbetsmarknadens parter utforma planer för grundutbildning och fortbildning.

1.6 Transportsektorn är en storförbrukare av fossila bränslen. Ett av de viktigaste målen bör därför vara att minska detta beroende och reducera koldioxidutsläppen. För att uppnå detta måste ett specifikt FoU-program utformas för transportsektorn, och det bör anslås tillräckliga ekonomiska medel för att kunna öka användningen av alternativ energi och främja en differentierad politik, särskilt på skatteområdet, som gynnar införande och användning av ny, miljövänlig teknik.

1.7 Transportlogistiken bör betraktas som en kommersiell verksamhet som utformas av sektorn själv, men det är myndigheternas roll att skapa lämpliga ramvillkor för att godstransporterna skall kunna utvecklas så effektivt och konkurrenskraftigt som möjligt.

1.8 Den metod som använts inom närsjöfarten, där sektorns medverkan i kartläggningen av flaskhalsar och i lösningen på dessa problem har varit en framgång, bör även användas inom övriga transportsätt i syfte att uppnå liknande resultat.

1.9 Ny teknik, särskilt systemet för satellitnavigation, Galileo, som kommer att ligga till grund för framtida tillämpningar för att följa och spåra gods, bidrar väsentligt till utvecklingen av en modern och effektiv transportlogistik. Tekniska lösningar får dock inte leda till handelshinder, utan bör vara driftskompatibla i hela EU och tillgängliga för de små och medelstora företagen. Forskning, utveckling och innovation bör prioriteras i sjunde ramprogrammet, eftersom teknisk innovation kan öppna nya perspektiv för sektorn.

1.10 Den transportlogistiska statistiken bör ingående behandla alla olika transportsätt och transportverksamheter för att kunna ge en rättvisande bild av utvecklingen och situationen på transportområdet.

1.11 De problem som härrör från järnvägstransporternas driftskompatibilitet måste lösas för att det skall kunna skapas ett särskilt järnvägsnät för godstransport. Järnvägsnätets förvaltningsystem måste förbättras i syfte att öka dess effektivitet och förbättra konkurrenskraften i förhållande till andra transportsätt.

1.12 Införandet av kvalitetsparametrar och en enda administrativ instans kommer att bidra till att utveckla transportlogistiken i EU, dels för att kvalitetsbedömning på europeisk nivå möjliggör en viss standardisering vid utvärderingen av transportlogistikens effektivitet, dels för att införandet av samordnade och enhetliga administrativa förfaranden förenklar tullformaliteter.

1.13 Företrädare för de olika transportsätten måste ges möjlighet att medverka vid utarbetandet av kommissionens kommande handlingsplan om de uppställda målen skall kunna uppnås.

2. Inledning

2.1 Transportlogistiken är grundläggande för hållbara transporter och bidrar också till renare miljö och större energieffektivitet eftersom den leder till att godstransporterna blir effektivare.

2.2 I halvtidsöversynen av 2001 års vitbok erkänner kommissionen implicit godstransportsektorns betydelse som drivkraft bakom handel och ekonomiskt välbefinnande i EU.

2.3 De kunskaper som framkommit efter publiceringen av vitboken 2001 fram till halvtidsöversynen våren 2006 visar att man inte kan bortse från vägtransporternas betydelse, och att alla försök att leda om trafiken till andra transportsätt har haft mycket begränsad framgång.

2.4 EU:s socioekonomiska utveckling beror i stor utsträckning på omfattningen av rörligheten för personer och varor, och det är i sammanhanget viktigt att miljön respekteras. Man kan inte tala om utveckling utan att ta hänsyn till behovet av att bygga ut och underhålla ett infrastrukturnät som är anpassat till EU:s växande behov.

2.5 Miljömässigt försvarbara transporter säkras i första hand genom en rationell och effektiv användning av transportnäten, både för persontransport och godstransport.

2.6 Godstransporterna är grundläggande för en hållbar mobilitet. Den snabba ökningen av godstransporterna bidrar utan tvivel till tillväxt och sysselsättning, men det är inte bevisat att det endast är godstransporterna i sig som ger upphov till trängsel, olyckor, buller, förorening och ett ökat beroende av importerade fossila bränslen samt energiförluster.

2.7 Alla åtgärder som syftar till att rationalisera användningen av infrastrukturen borde därför även inbegripa åtgärder av logistisk art för privattrafik och främja gynnsamma villkor för en självklar användning av kollektivtrafiken. Nyckeln till hållbar rörlighet ligger inte uteslutande i godstransporter.

2.8 Dessutom står det klart att efterfrågan på vägtransporter i samhället inte är godtycklig. Vägtransporter har hittills har

visat sig vara det snabbaste, mest flexibla och mest effektiva transportsättet, trots försök att överföra trafik till järnväg och sjöfart. Resultaten av dessa försök har – med undantag av närsjöfart och transport på inre vattenvägar – varit inte bara blygsamma utan rentav negativa.

2.9 Det förefaller föga rimligt att tänka sig att transportoperatörer och användare ännu inte har utnyttjat de transportlogistiska optimeringsverktyg som krävs för att effektivisera sina transaktioner. Avancerade logistiska lösningar kan dock bidra till effektiviteten i både enskilda och kombinerade transportsätt.

2.10 På medellång och lång sikt måste vissa transportsätt bli mycket mer funktionella och konkurrenskraftiga, om en politik för kombinerade transportsätt skall kunna uppstå spontant som ett resultat av transportanvändarnas behov. Ineffektiviteten inom vissa transportsätt måste avhjälpas för att de skall uppnå större konkurrenskraft och öka sin andel i fördelningen mellan de olika transportsätten.

2.11 Transportföretagen optimerar i största möjliga utsträckning sina transporter med last och begränsar tomtransporterna till absolut minimum i den dagliga verksamheten.

2.12 Obalansen i lastbehovet mellan godsets ursprungsort och destination kommer alltid att utgöra ett svårlost problem, även om man tillämpar avancerade logistiska lösningar, eftersom det alltid kommer att finnas en obalans mellan inkommande och utgående last oavsett transportlösningar. Inget transportsätt kan undvika behovet av att försöka finna returlast.

2.13 När det gäller användningen av de mest miljövänliga transportsätten bör det – i linje med kommissionens handlingsplan för ökad energieffektivitet⁽¹⁾ – noteras att kommissionen i den utredning om transporter och miljö som presenteras inte skiljer på vägtransporter av offentlig och privat natur, vilket annars skulle visa vilka negativa konsekvenser en intensiv och obegränsad användning av personbilar får i form av t.ex. trafikstockningar, miljöförstöring och energiförbrukning.

2.14 Det är inte någonting nytt att integrera logistiska överväganden i transportpolitiken. De största framstegen inom transportlogistisk verksamhet har i första hand kommit till stånd genom att de traditionella transportföretagen har anpassat sig till marknadens krav. De stora logistiska landvinningarna härrör väsentligen från transportföretagens anpassningsförmåga och flexibilitet när det gäller att hantera externa faktorer orsakade av andra produktionssektorer.

2.15 Kunderna och transportföretagen är de första att utnyttja logistiska stödåtgärder. Logistiken skall inte ses som en faktor som kontrollerar och styr transportkedjan: Det är företagen själva som i sina beslut och verksamheter tar hänsyn till de logistiska aspekter som rör de kommersiella relationerna.

⁽¹⁾ KOM(2006) 545 slutlig: Meddelande från kommissionen – Handlingsplan för energieffektivitet: att förverkliga möjligheterna.

2.16 På grund av logistiksektorns enorma omsättning finns det ofta en tendens att överdriva dess betydelse och betrakta den som en separat verksamhet, utan att ta hänsyn till att största delen av denna omsättning kommer från transportsektorn och verksamheter som är relaterade till denna. Det är denna sektor som i själva verket investerar i fasta tillgångar, bär fasta kostnader och transporterar gods.

2.17 Kommissionen och Europaparlamentet kan erbjuda ett mervärde när det gäller att förbättra logistiken för godstransporter i Europa genom att försöka skapa driftsvillkor utan friktion mellan olika transportsätt. Institutionerna bör skapa gynnsamma villkor för en närmare samverkan mellan de olika transportsätten, utan att vidta åtgärder som kan vara till men för något av dem.

3. Allmänna kommentarer

3.1 Det har redan tidigare noterats att nyckelbegreppet i halvtidsöversynen av vitboken är sammodalitet, dvs. en effektiv användning av olika transportslag separat och i kombination, och att detta ger de bästa garantierna för att man skall kunna uppnå en hög nivå av både rörlighet och miljöskydd på en och samma gång.

3.2 Kommittén konstaterar med intresse att kommissionen framhåller behovet av att olika transportsätt skall komplettera varandra optimalt i ett effektivt och helt integrerat europeiskt transportsystem som kan erbjuda bästa möjliga service till transportanvändarna. Det verkar dock förhastat att påstå att det i dag finns konkurrenskraftiga alternativ till godstrafik på väg, förutom på vissa sträckor.

3.3 Det förefaller även rimligt att utvecklingen av godslogistiken framför allt är en kommersiell verksamhet och en uppgift för branschen, eftersom myndigheternas roll är att skapa lämpliga villkor medan ansvaret för godslogistikens interna funktion överläts på företagen.

3.4 Kommittén menar att införandet av ett logistikperspektiv i transportpolitiken bör ske med fullständig respekt för de olika transportsätten, eftersom det anges att logistiska hänsyn helt enkelt bör vara en underliggande faktor i beslutsfattandet.

3.5 Dessutom anges att en välfungerande integration mellan transportsätt och avancerade logistiska lösningar kan möjliggöra effektivitet i planering, förvaltning, kontroll och genomförande av transportkedjor bestående av ett eller flera transportsätt.

3.6 Kommissionen bör i högre grad betona att det behövs insatser för att öka effektiviteten inom vart och ett av transportsätten. Det är nödvändigt att förstärka såväl sjötransporterna som järnvägstransporterna, och därvid satsa på ökad konkurrenskraft inom dessa sektorer i stället för att avreglera och att försämra för andra transportsätt. Vägtransporter bör betraktas

som ett oersättligt komplement till de övriga transportsätten, genom att man främjar samordning och intermodalitet och vidtar de åtgärder som krävs för att dessa transportsätt även i fortsättningen skall kunna erbjuda flexibla tjänster till rimliga priser.

3.7 Politiken bör fokusera på kvalitet, säkerhet, miljö och effektiva och funktionella transporter. Den bör även säkerställa valfriheten för användarna, som skall kunna välja transportsätt utifrån sina egna behov.

3.8 Precis som det anges i meddelandet har man på senare år kunnat se vissa intressanta trender, till exempel att logistiken läggs ut på entreprenad, och att detta samarbete mellan speditörer och tjänsteleverantörer kombineras med en hög grad av integration i organisation och IT.

4. Åtgärdsområden

4.1 Befintliga flaskhalsar och möjliga lösningar

4.1.1 Kommittén anser att kartläggning av potentiella flaskhalsar och lösningar förutsätter att de berörda aktörerna deltar, delar med sig av kunskap, sprider välfungerande metoder och bidrar till utformningen av politiken.

4.1.2 Visserligen har man lyckats kartlägga och åtgärda flaskhalsar inom närsjöfarten, men som påpekas i meddelandet finns det för närvarande ingen heltäckande kartläggning av de konkreta hindren för en snabb utveckling av godslogistiken i Europa.

4.1.3 En rad aspekter som direkt påverkar godstrafiken på väg och begränsar den operativa nivån är välbekanta, liksom bristen på harmoniserad lagstiftning i frågor som är viktiga när det gäller att inrätta en marknad med rättvis konkurrens inom det utvidgade EU.

4.2 Informations- och kommunikationsteknik (IKT)

4.2.1 De intelligenta transportsystemen bidrar till ett effektivare och mer rationellt utnyttjande av infrastruktur och därigenom till lägre olyckstal, mindre överbelastning och bättre miljöskydd.

4.2.2 Det europeiska systemet för satellitnavigation, Galileo, som skall vara i funktion från och med 2010, kommer att ligga till grund för framtida tillämpningar inom alla transportslag, däribland möjligheten att följa och spåra gods, initiativet "Den intelligenta bilen" ⁽²⁾ för att främja nya tekniska lösningar i fordon, programmet Sesar för att förbättra flygtrafikledningens inom det gemensamma europeiska luftrummet och ERMTS-systemet för att öka driftskompatibiliteten mellan nationella järnvägsnät. Dessa tillämpningar kommer att få positiva effekter på logistiken.

⁽²⁾ Meddelande om initiativet "Den intelligenta bilen" – "Att öka medvetenheten om IKT:s betydelse för smartare, säkrare och renare fordon", KOM (2006) 59 slutlig.

4.2.3 För att man skall kunna slå vakt om den inre marknaden är det rimligt att tekniska lösningar inte får leda till handelshinder, utan utvecklas inom hela EU med utgångspunkt i driftskompatibla standarder. Nyckeln till effektivare logistik är gemensamma standarder som accepteras av tillverkare och transportföretag, liksom synergier mellan olika system.

4.2.4 Detta innebär att de små och medelstora företagen får startkostnader både för utrustning och mjukvara, kostnader som måste anpassas så att de inte blir ett hinder för fullödigt deltagande på marknaden.

4.2.5 Kommittén håller med om att godslogistiken måste fortsätta att vara ett prioriterat forskningsområde för sjunde ramprogrammet, eftersom ny teknik kan skapa nya möjligheter för denna sektor.

4.3 Logistikutbildning

4.3.1 Kommittén anser att utbildningen inte bör begränsas till transportlogistik, utan måste utvidgas så att transport och logistik blir olika ämnen som kompletterar varandra.

4.3.2 Det är lämpligt att man försöker komma fram till en tydlig definition av kompetensen inom logistikområdet, eftersom det hittills varken har funnits statistik eller tydliga definitioner på detta område. I detta sammanhang skulle arbetsmarknadsparterna kunna spela en viktig roll för att fastställa en lämplig utbildningsram.

4.4 Statistik

4.4.1 Vi bör inte nöja oss med ett begränsat statistikperspektiv för logistiken, utan bör fördjupa oss i verksamheterna inom och i anslutning till de olika transportsätten.

4.4.2 Det vore intressant att få en tillförlitlig överblick över logistikverksamhetens nuvarande läge och utveckling över tid, utan att transport och lagring glöms bort. I gemenskapens statistiska program 2008–2012⁽³⁾ anges att en av de aspekter på EU:s statistik som måste förbättras är indelningen i transportsätt, särskilt när det gäller vägtransporter.

4.5 Användning av infrastruktur

4.5.1 Kvaliteten på infrastrukturen är nyckeln till logistiken inom godstransporten.

⁽³⁾ KOM(2006) 687 slutlig: Europaparlamentets och rådets beslut om gemenskapens statistiska program 2008–2012.

4.5.2 EESK anser att EU:s socioekonomiska utveckling i stor utsträckning står i proportion till rörligheten för personer och varor.

4.5.3 De transeuropeiska transportnäten är en oundgänglig faktor i utvecklingen av den inre transportmarknaden, men EU-länderna har olika förutsättningar på detta område. Något som måste beaktas i utgångsläget är att inte alla transeuropeiska nät är överbelastade och att vi därmed har att göra med olika problem.

4.5.4 Kommittén håller med om att transportkedjor bestående av flera transportsätt kan bidra till att minska belastningen på vissa korridorer, så att infrastrukturanvändningen blir optimal antingen det är fråga om ett eller flera transportsätt.

4.5.5 EESK anser att man bör uppmärksamma de problem som följer av den perifera belägenheten för regioner och länder i EU:s periferi eller yttersta randområden. För att kunna uppnå tillräcklig täckning i dessa områden måste man göra tidsfristerna flexibla och öka EU:s anslag till uppbyggnaden av transeuropeiska nät, med särskilt fokus på genomströmningen genom Pyrenéerna och Alperna. Om den totala tillgängligheten ökar får regionerna bättre utvecklingsmöjligheter och därmed större konkurrenskraft.

4.5.6 Vid sidan av budgetökningen bör EU överväga att främja det gemensamma finansieringssystemet vid utbyggnad och underhåll av infrastruktur genom att erbjuda stabilitet och rättsliga garantier till privata investeringar, under förutsättning att avgiftspolicyn utformas med respekt för samtliga aktörers intressen.

4.5.7 När flaskhalsarna beror på otillräcklig infrastruktur eller olämplig användning av infrastrukturen måste detta åtgärdas.

4.6 Resultat

4.6.1 Kvalitetsmärkning

4.6.1.1 Riktmärken för att bedöma eller styra kvaliteten på tjänsterna på europeisk nivå kan ligga i sektorns intresse, förutsatt att de blir ett instrument för jämförelse som företagen och användarna kan tillämpa.

4.6.1.2 Det behövs verkligen en uppsättning europeiska riktmärken för att skapa enhetlighet i bedömningen av resultaten.

4.6.1.3 EESK anser dock att kvalitetsmärkning inte får medföra mer byråkrati och nya onödiga kostnader för sektorn.

4.6.2 Ett nät för godstrafik på järnväg

4.6.2.1 Kommittén anser att ett godstrafiknät med särskilda godståglinjer visserligen skulle minska men inte i sig lösa de problem med bristande effektivitet och tillförlitlighet som bland annat beror på bristfällig teknisk och administrativ driftskompatibilitet.

4.7 Främjande och förenkling av multimodala kedjor

4.7.1 En enda administrativ instans och ett gemensamt europeiskt sjöfartsområde

4.7.1.1 Kommittén ser positivt på att logistiska flöden, särskilt multimodala, får en enda administrativ instans där alla tullformaliteter och liknande kan behandlas på ett samordnat sätt.

4.7.2 Främjande av multimodalitet

4.7.2.1 EESK ser positivt på att nätet med så kallade Shortsea Promotion Centres utvecklas på lämpligt sätt, till att även omfatta främjande av multimodala logistiklösningar i transportkedjor.

4.7.3 Skadeståndsansvaret vid multimodala transporter

4.7.3.1 EESK ser positivt på att kommissionen vid sidan om en övergripande lösning på skadeståndsansvaret också undersöker vilket mervärde ett standardiserat transportdokument för multimodal transport skulle få.

4.8 Standarder för lastenheter

4.8.1 Kommissionens förslag om gemensamma europeiska standarder för intermodala lastenheter för transport inom EU (*) är ett sätt att harmonisera av den nuvarande situationen med avseende på lastenheters vikt och dimensioner, men för att uppnå detta måste man beakta transportnätens nuvarande egenskaper och möjligheten att tillämpa dessa dimensioner utan att säkerheten påverkas negativt.

5. Framtida åtgärder

5.1 Vid utarbetandet av handlingsplanen för godslogistik under 2007 bör kommissionen ta hänsyn till förslag från berörda aktörer inom de olika transportsätten innan eventuella lagstiftningsinitiativ utformas.

Bryssel den 26 april 2007

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Dimitris DIMITRIADIS

BILAGA

Följande text från facksektionens yttrande avlogs till förmån för ändringsförslag som antogs av plenarförsamlingen men fick minst en fjärdedel av de avgivna rösterna:

Punkt 4.5.8:

4.5.8 "EESK föreslår att de tillfälliga trafikrestriktioner som har införts av de nationella myndigheterna ersätts med restriktioner på EU-nivå, vilket kräver antagande av gemenskapslagstiftning på detta område. Denna åtgärd bör åtföljas av uppgifter om ett transeuropeiskt vägnät av minimiomfång utan sådana restriktioner, där vägtransporter kan genomföras utan avbrott, under förutsättning att det är förenligt med behoven hos andra användare av vägnätet än transportföretag."

Resultat:

Röster för: 93

Röster emot: 49

Nedlagda röster: 10

(*) KOM(2003) 155 slutlig, ändrad genom KOM(2004) 361 slutlig.