

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Meddelande från kommissionen – Handlingsplan för godslogistik"

KOM(2007) 607 slutlig

(2008/C 224/10)

Den 18 oktober 2007 beslutade kommissionen att i enlighet med artikel 262 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

"Meddelande från kommissionen – Handlingsplan för godslogistik"

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 8 maj 2008. Föredragande var **Daniel Retureau**.

Vid sin 445:e plenarsession den 28–29 maj 2008 (sammanträdet den 29 maj) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 99 röster för och 1 nedlagd röst.

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 Kommittén välkomnar den handlingsplan som kommissionen föreslår, och önskar bli rådfrågad om den interimrapport som är planerad till 2010 för att kartlägga de framsteg som gjorts och de eventuella problem som kvarstår att lösa.

1.2 EESK håller med om att intermodala terminaler, däribland hamnar och flygplatser, förtjänar separata åtgärder i form av riktmarkning, i nära samarbete med näringslivet. Med en uppsättning allmänna europeiska riktmärken, som gör det möjligt att införa ytterligare specifikationer på lokal nivå, kan man, med tanke på landterminalers, hamnars, flygplatsers och inre vattenvägshamnars olika särdrag, göra en avsevärd differentiering i riktmärkena.

1.3 De olika transportslagens prissättning avspeglar i allmänhet inte de verkliga effekterna på infrastrukturen, miljön och energieffektiviteten, och inte heller de sociala, territoriella och samhällseliga kostnaderna.

1.4 De verktyg för jämförelse och utvärdering som kommer att användas bör bedöma de använda transportkedjorna på grundval av deras hållbarhet. Syftet bör vara att göra det enklare att inrätta en välavvägd prissättningsmekanism samt att utarbeta ett regleringssystem som innebär att det logistiska valet faller på de effektivaste och mest hållbara transportsätten, med hänsyn till de varor som transporteras och de transportslag som står till förfogande.

1.5 En effektivare transportlogistik som svarar bättre mot användarnas och hela samhällets behov kräver en omfattande utveckling med en snabb tillämpning av såväl befintlig ny avancerad teknik som nya forskningsinsatser, fortlöpande insatser för att förbättra personalens utbildning och kvalifikationer samt insatser för att förbättra arbetsvillkoren. Samtidigt bör man optimera användningen av befintlig infrastruktur och utveckla de personella, materiella och finansiella resurser som investerats i transporter och logistik. Det är även viktigt att se till att yrkena får högre status och blir mer lockande. Det krävs också nya investeringar för att påskynda de nya medlemsstaternas integration och stärka politiken för EU-Medelhavsområdet och grannskapspolitiken. När det gäller utvecklingen av efterfrågan måste

perspektiven för utvärderingen vara långsiktiga för att stimulera investeringar som kommer att löna sig först på mycket lång sikt.

1.6 Säkerheten på vägarna måste öka, särskilt i de områden som gränsar till tredjeländer.

1.7 EU:s maritima gränser har utvidgats och inbegriper nu både Östersjön och Svarta havet, med förbindelser till Donaus farleder, som bör ges en ny dynamik. I EU:s hamnanläggningar passerar 90 % av handeln med tredjeländer och 40 % av handeln mellan EU-länderna, och den logistiska verksamheten utvecklas kraftigt. Trots det krävs ett stort antal förbättringar. Framför allt måste man modernisera landsträckorna, så att man kan använda fler transportslag och i större omfattning använda sig av intermodala system. Teknik och organisation när det gäller omlastningssystem måste också förbättras. Likaså krävs det en bättre balans mellan hamnarna, och man bör eftersträva en bättre komplementaritet mellan dessa och de markbundna plattformarna.

1.8 Vi stöder användningen av ny teknik, tillämpad forskning avseende de aspekter där de olika transportslagen kan förbättras (infrastruktur, transportmaterial och underhållsutrustning, arbetsorganisation och arbetsförhållanden osv.), en aktiv medverkan vid utarbetandet av tekniska standarder, samt standarder för kommunikation och meddelanden i syfte att främja utvecklingen av sammodalitet och flödet i trafiken. Vidare ställer vi oss bakom ett bättre "samband" mellan tillväxten av produktion och handel å ena sidan och tillväxten av transporter (som inte kan annat än utvecklas) å den andra. En större effektivitet i de logistiska kedjorna är en viktig faktor i sammanhanget.

1.9 Man bör fullfölja den forskning som avser motorer och deras energieffektivitet samt den som avser icke-fossila bränslen för såväl privata som kollektiva passagerartransporter och godstransporter.

1.10 Tätorternas transportlogistik kräver omedelbara åtgärder och kraftfullare ansträngningar för att förhindra en negativ utveckling av ekonomin i de stora städerna och att det uppstår stora effektivitetsförluster till följd av den tid som går förlorad på grund av trafikstockningar, vilket innebär improduktivitet och föroreningar för både invånare och företag. I städerna

krävs det en heltäckande strategi som tar hänsyn till de enskilda och kollektiva passagerar- och godstransportbehoven i syfte att uppnå en bättre uppdelning av vägnätet och vända den trend som innebär att invånarna och många aktiviteter flyr ut i periferin och till avlägsen bebyggelse.

1.11 Hållbarhet, energieffektivitet och sammodalitet står i centrum för handlingsplanen, och den planerade tidsplanen understryker att den planerade politiken är mycket angelägen. I kommissionens förslag förordas samarbete och dialog framför tvingande åtgärder. Det är viktigt att visa att det är alternativ som fungerar. Framgången kommer att bero på aktörerna på transportområdet och deras förmåga att anpassa sig till dessa krav, som med kraft förs fram av det civila samhället.

2. Kommissionens förslag

2.1 Inledning

2.1.1 Den 28 juni 2006 publicerade kommissionen ett meddelande med titeln "Godslogistik i Europa – nyckeln till hållbar rörlighet" ⁽¹⁾. I meddelandet påvisades logistikens betydelse för mer hållbara och mindre förorenande transporter som verkligen respekterar miljön. Meddelandet följdes upp av rådfrågningar, och ledde fram till att en europeisk handlingsplan för godslogistik ⁽²⁾ offentliggjordes den 18 oktober 2007.

2.1.2 Kommissionens avsikt var att införa en logistisk dimension i EU:s transportpolitik i syfte att minska problemen med återkommande flaskhalsar, minska energiförbrukningen, utnyttja infrastrukturens och transportmedlens sam- och multimodalitet bättre, skydda miljön, begränsa skadorna och främja en löpande fortbildning av personalen.

2.1.3 Kommittén har ombetts att uttala sig om denna handlingsplan, som innehåller de mål som ska uppnås samt en tidsplan för genomförandet. Syftet är att främja användningen av ny informationsteknik för att öka transportlogistikens effektivitet med avseende på olika enheter (enskilda objekt, paket, containrar). Det finns även planer på ett frivilligt certifieringsystem för yrkesverksamma på logistikområdet samt de kvalifikationer och de utbildningar som krävs för att de ska kunna utöva sitt yrke och för att underlätta deras rörlighet.

2.1.4 Redan 2006 underströk kommissionen dock att det är svårt att bilda sig en uppfattning om den europeiska logistikmarknaden, eftersom lämplig statistik saknas. Man räknar generellt med att logistiken motsvarar 10–15 % av kostnaderna för de transporterade produkterna.

2.1.5 I sitt meddelande föreslog kommissionen att det skulle inrättas ett europeiskt ramverk för godstransportlogistiken med en fokusering av insatser på specifika områden. I handlingsplanen beskrivs det hela i detalj, och tidsgränserna för genomförandet fastställs för perioden 2008–2012. Det rör sig om mycket snäva tidsgränser:

- Kartläggning och avlägsnande av flaskhalsar.
- Användning av avancerade informations- och kommunikationsteknik – IKT (spårningssystem) med Galileo, LRIT (långdistanssystem för identifiering och spårning), RIS (flodinformatjonstjänster), AIS (automatiska identifieringssystem),

SafeSeaNet, TAF (telematikapplikationer för godstrafik) och ERTMS (det europeiska trafikledningssystemet) samt införande av intelligent teknik, t.ex. utveckling och standardisering av RFID-taggar ⁽³⁾.

- Globala standarder för meddelanden och kommunikation.
- Forskning (7:e ramprogrammet).
- Driftskompatibilitet och samtrafik.
- Utbildning av kvalificerad personal på det logistiska området.
- Europeisk "benchmarking" (men indikatorer och metoder har ännu inte utarbetats).
- Infrastrukturpolitik: underhåll och maximalt utnyttjande av befintlig infrastruktur samt eventuella nyinvesteringar, bland annat i spjutspetsteknik.
- Ökad prestanda genom social dialog, samarbete och lämpliga bestämmelser.
- Främjande och förenkling av multimodala kedjor samt lastningsstandarder.

2.1.6 Den handlingsplan som offentliggjordes 2007 innebär att tidigare planerade åtgärder infogas i ett program med mer detaljerade mål, som åtföljs av en tidsplan för genomförandet.

2.1.7 I sitt meddelande "Hållbara transporter för ett rörligt Europa" ⁽⁴⁾, som offentliggjordes inom ramen för halvtidsöversynen av vitboken om transporter från 2001 ⁽⁵⁾ och utgör en revidering av denna, underströk kommissionen betydelsen av konceptet "intelligent rörlighet". Det inbegriper transportlogistik och intelligenta transportsystem, och är ett av de teman som man särskilt återkommer till i handlingsplanen.

2.2 e-transport och intelligenta transportsystem

2.2.1 En allmän användning av befintlig och framtida informations- och kommunikationsteknik kan på ett grundläggande sätt förbättra godstransportlogistiken, även om detta innebär att vissa problem måste lösas. Det gäller exempelvis standardisering, användarkompetens, hinder i lagstiftningen eller andra hinder som hänger samman med elektroniska dokument, datasäkerhet och skyddet av privatlivet.

⁽¹⁾ Se det förberedande yttrandet på temat "Radiofrekvensidentifiering (RFID-teknik)" (föredragande: Peter Morgan), EUT C 256, 27.10.2007, s. 66–72, och arbetet i anslutning till Lissabonkonferensen den 15–16 november 2007 (det portugisiska ordförandeskapets webbplats).

⁽⁴⁾ KOM(2006) 314 slutlig, 22 juni 2006.

⁽⁵⁾ Se kommitténs yttranden om vitboken KOM(2001) 370 av den 12 september 2001: "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" och om KOM(2006) 314 av den 22 juni 2006: "Hållbara transporter för ett rörligt Europa – Halvtidsöversyn av EU-kommissionens vitbok från 2001 om den gemensamma transportpolitiken".

⁽¹⁾ KOM(2006) 336 slutlig.

⁽²⁾ KOM(2007) 607 slutlig.

2.2.2 Begreppet "e-transport" leder i slutändan till ett "tingens Internet" (gods: enskilda objekt, paket och containrar, där var och en av komponenterna kan individualiseras, märkas och identifieras med hjälp av en passiv eller aktiv "kommunicerande etikettering", som aktiveras med hjälp av en radiofrekvensläsare). Detta nya "tingens Internet" kommer att möjliggöra en automatisering och förenkling av överföringen av uppgifter om gods (geografisk position, information om sort och volym samt tullinformation och annan information). Man bör sprida befintliga system i syfte att konkretisera denna nya Internetanvändning som bygger på identifiering av föremål.

2.2.3 Kommissionen har därför planerat ett stort forskningsprojekt till 2008, med en färdplan för användning av intelligenta transportsystem och teknik för godstransportlogistik.

2.3 Framtidsutsikter

2.3.1 Genom en ökning av effektiviteten är handlingsplanen avsedd att bidra till att lösa problemen med överbelastningar, föroreningar, buller, koldioxidutsläpp och beroendet av fossila bränslen. Åtgärderna ska följas av långsiktiga insatser som utförs i samarbete med medlemsstaterna i syfte att inrätta en gemensam grund för investeringar i morgondagens godstransportsystem.

2.3.2 Europeiska kommissionen kommer år 2010 att redogöra för de framsteg som gjorts i tillämpningen av handlingsplanen.

3. Allmänna kommentarer

3.1 EU:s utvidgning, den ökande globaliseringen av handeln, framväxten av nya ekonomier (inte bara Kina) och utlokaliseringprocessen är viktiga faktorer för handelns utveckling, och tillväxten är här snabbare än produktionen. I sin vitbok från 2001 ville kommissionen bryta sambandet mellan tillväxten av transporter och den ekonomiska tillväxten. Det är angeläget att återuppta dessa diskussioner för att åtminstone återupprätta ett samband eller ett parallellt skeende. Logistikerna, inom ramen för den s.k. reviderade vitboken från 2006⁽⁶⁾, sammanför olika aktörer (transportsamordnare, transportörer, användare och myndigheter på nationell nivå, EU-nivå och internationell nivå), och den kan med stöd av ny teknik på områdena för IT, förpackning och hantering spela en avgörande roll när det gäller att rationalisera och effektivisera handeln och varustransporterna.

3.2 Globala logistikkedjor kräver att (de både fysiska och elektroniska) förbindelserna mellan de modala systemen på sikt helt kan integreras så att man kan utnyttja det transportsätt eller den kombination av transportsätt som är effektivast. Logistikerna bör förbättras genom att man ställer upp som mål att på en och samma gång uppnå en trefaldig – ekonomisk, social och miljö-

mässig – effektivitet (inklusive en minskning av energiförbrukningskostnaderna).

3.3 Transportplanering tar ofta lång tid och kräver att flera aktörer samarbetar. Investeringar i transportinfrastruktur och logistikplattformar görs för mycket långa perioder och är mycket kostsamma, framför allt när det handlar om kusthamnar, inlandshamnar eller flygplatser, men även inlandsterminaler eller terminaler för kombitrafik. Det är dessa plattformar som innebär flest problem och för vilka man måste hitta snabba, tillförlitliga och hållbara lösningar. Enligt kommitténs uppfattning är det därför lämpligt att som ett första steg optimera användningen av befintlig infrastruktur, och i sammanhanget kan ett informations- och erfarenhetsutbyte visa sig mycket fruktbart. Men att utnyttja befintlig infrastruktur och avancerad teknik räcker inte. Nya investeringar måste "programmeras" på medellång och lång sikt.

3.4 Byggnad av ny infrastruktur med lång livslängd bör ske på grundval av beräkningar av mycket långsiktiga behov och när det inte finns någon alternativ lösning i form av sammodalitet, där man exempelvis utnyttjar annan befintlig infrastruktur. Kombinerade transporter på väg och järnväg kan exempelvis utgöra ett alternativ till en utbyggnad av det befintliga vägnätet eller helt nya vägar. I den planering som detta förutsätter måste alla aktörer i den logistiska kedjan medverka: EU-myndigheter, offentliga, nationella och regionala myndigheter, industrier, distributörer och andra speditörer, logistik och transportörer liksom arbetsmarknadens parter. Den berörda befolkningen måste på förhand kunna delta i debatter och olika samråd om dessa frågor, och deras synpunkter måste tas på allvar.

3.5 Planeringen bör leda till långsiktiga partnerskap som gör det möjligt att säkerställa infrastrukturens (såväl ekonomiska som ekologiska och sociala) hållbarhet. Den bör ingå i Regional utvecklingsplanering i europeiskt perspektiv (ESDP) och bidra till att bättre strukturera, samordna och säkerställa långsiktiga investeringar i transporter med såväl industri- och handelsaktiviteter som program för regional planering och stadsplanering (bland annat för att undvika förflyttningar av logistik plattformar och förhastade och dyra utlokaliseringar samt överbelastningar på vissa centrala leder och i vissa områden å ena sidan, och en tillbakagång och isolering i andra områden på grund av att förbindelser saknas eller är undermåliga å den andra).

3.6 I fråga om de nya standarder som planeras för lastenheter står det klart att de bör underlätta eventuella omlastningar genom en hanterbar maximivikt och lastprofil. Med hänsyn till problemen till följd av att vägtransporterna nästan helt dominerar när det gäller godstransporter på land, får emellertid dessa standarder inte leda till en överbelastning som kan försämra infrastrukturen och ytterligare minska säkerheten vid vägtransporter. Sammodalitet bör främjas.

⁽⁶⁾ Hållbara transporter för ett rörligt Europa. Halvtidsöversyn av EU-kommissionens vitbok från 2001 om den gemensamma transportpolitiken, KOM (2006) 314 slutlig av den 22 juni 2006.

3.7 Beträffande förslaget från 2003 om en ny frivillig intermodal lastenhet upprepar kommittén sammanfattningsvis att det är en logistisk mardröm att kombinera lastenheter av olika mått. De två hinder som räknas upp (måtten på de fasta styrskenorna och osäkerheten kring vem som ska betala för detta system) leder redan i sig till slutsatsen att systemet inte kommer att tas i användning.

4. Särskilda kommentarer

4.1 EESK vill gärna yttra sig om den rapport som kommissionen kommer att utarbeta år 2010 om handlingsplanens framsteg och eventuella problem vid tillämpningen.

4.2 "Tingens Internet" kommer säkert att bidra till att förbättra transportlogistikens effektivitet och servicen till kunderna. Mot bakgrund av befintlig erfarenhet av Internet undrar kommittén vilka förfaranden och kontrollinstrument som bör inrättas för namngivningen. Av historiska skäl kontrolleras namngivningen på Internet av USA:s handelsministerium. Kommittén stöder alternativet att EU ska ansvara för namngivning och hantering av databaser liksom för utformning av tekniska normer.

4.2.1 Kommittén uppskattar att utvecklingen av logistik finns med i den förnyade Lissabonagendan för tillväxt och sysselsättning. Mot bakgrund av tidigare erfarenhet vill kommittén uppmana kommissionen att snabbt komma till rätta med de förseningar som har uppstått när det gäller tillämpningen av ny teknik, särskilt med avseende på Galileo.

4.3 Enligt kommitténs uppfattning bör "tingens Internet" – med hänsyn till dess ekonomiska betydelse och handelns övervägande mellanregionala karaktär – baseras på multipolaritet (t. ex. namngivningsinstanser på lokal eller regional nivå) och inte som sista lösning placeras under en enda myndighets kontroll, som dessutom är placerad utanför EU.

4.4 Det är även viktigt att reda ut problemen med integritetsskydd och affärssekretess som är förbundna med diversifieringen

av de informationsinstrument som används för att identifiera en lasts innehåll, bland annat för att undvika att information till brottsliga organisationer – framför allt i tredjeland – läcker ut (konsekvenserna för tullen och försäkringarna måste diskuteras), liksom möjligheterna att följa godsets vidare färd och dess avsändare, transportörer och mottagare, mot bakgrund av en ökad användning av intelligenta transportsystem och liknande informationsteknik.

4.5 Detta är särskilt viktigt när det gäller den detaljerade logistiken vid e-handel.

4.6 Kommittén uppskattar att kommissionen har för avsikt att "modernisera" logistikyrket genom ett system för "identifiering" och "certifiering" av aktörerna, och vi ser gärna att detta verkligen ger ett stort mervärde.

4.7 Kommittén ställer sig likaledes positiv till att kommissionen föreslår att tillsammans med arbetsmarknadens parter utarbeta kvalifikations- och utbildningskrav. Kommittén hoppas i samband med detta att dessa kvalifikationer och utbildningar utarbetas i enlighet med konceptet "livslångt lärande" och anpassas till nya kunskaper. Vi ställer oss också positiva till att kommissionen vill verka för ett ömsesidigt erkännande av dessa frivilliga kvalifikationer.

4.8 Det är nödvändigt att förbättra den logistiska prestandan genom en ökad användning av ny teknik och genom administrativa förenklingar, erfarenhetsutbyte, utveckling av kvalifikationer och utbildning samt sammodalitet. Kommittén vill emellertid understryka att en förutsättning för att dessa framsteg fullt ut ska ge ett positivt genomslag är en balansering inom och mellan de olika transportsätten inom transport- och logistiksektorn samt en reglerad konkurrens, som innebär en relativ uppgradering av transportpriserna, och en veritabel harmonisering av de intra- och intermodala konkurrensvillkoren inom EU, i enlighet med kommissionens rekommendationer i vitboken från 2001.

Bryssel den 29 maj 2008

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande

Dimitris DIMITRIADIS