



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel, 18.10.2007
KOM(2007) 607 lõplik

KOMISJONI TEATIS

Kaubaveologistika tegevuskava

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

KOMISJONI TEATIS

Kaubaveologistika tegevuskava

1. SISSEJUHATUS

2001. aasta valge raamatu vahekokkuvõttes¹ rõhutatakse logistika tähtsat rolli säästva ja konkurentsivõimelise liikluse tagamisel Euroopas ning muude eesmärkide, nt puhtama keskkonna, energiaga varustamise turvalisuse ning transpordi ohutuse ja turvalisuse saavutamisel.

Kaubaveologistika keskendub kaubaveotoimingute planeerimisele, organiseerimisele, juhtimisele, kontrollimisele ja teostamisele turustusahelas. See on üks Euroopa konkurentsivõimelisuse alustalasid ning seega peamine majanduskasvu ja tööhõivet käsitleva uuendatud Lissaboni tegevuskava osa. Tootmis- ja turustusvõrk tooraine ja valmistoodete transpordi organiseerimisel Euroopa Liidu riikidesse ja sellest väljapoole sõltub logistikaahela kvaliteedist ja tõhususest. See seondub eelkõige äritegevusega ja on tööstussektori ülesanne. Sellegipoolest on ka ametivõimudel täita väga selge roll vastavate raamtingimuste loomisel.

Hinnanguliselt ulatub logistika osakaal Euroopa majanduses 14 %-ni SKP-st. Viimastel aastatel on logistikavaldkonna kasvutempo olnud Euroopa majanduse keskmisest kõrgem. Näiteks Euroopa Liidu sise- ja väliskaubanduse näitajad on alates 1999. aastast tõusnud 55 % võrra. See kasv on saavutatud tänu Euroopa integratsioonile, liberaliseerimisele ning kaubavedude suhteliselt madalatele hindadele, mis on kaasa toonud tootmis- ja kaubandusmudelite muutumise nii Euroopa Liidu siseselt kui ülemaailmselt. Kasvu ühe tagajärjena on konteinervedude ja liinilaevanduse järsk suurenemine tekitanud teatud meresadamate ning sadamate ja sisemaa vaheliste ühenduste ülekoormuse.

Euroopas on mitu ülemaailmse turuliidrina tegutsevat logistikaettevõtet. Hästi toimiv Euroopa logistikaraamistik loob aluse logistikaküsimuste aruteluks teiste kaubanduspartneritega.

Logistikapoliitikat tuleb järgida kõikidel juhtimistasanditel. Järjest kasvab vajadus Euroopa Liidu ühtse lähenemisviisi järele logistikaküsimustes, mis pakub võimalust tihedamaks koostööks ja koordineerituseks transpordipoliitika erinevate dimensioonide vahel ning peab saama otsustamisel põhiteguriks.

Käesolev kaubaveologistika tegevuskava on üks Euroopa Komisjoni ühiselt algatatud poliitilistest algatustest kaubavedude tõhususe ja jätkusuutlikkuse parandamiseks Euroopas². See sisaldab mitmeid lühikese ja keskmise tähtajaga meetmeid, mis aitavad Euroopal seista silmitsi praeguste ja tulevaste väljakutsetega ning tagada Euroopa kaubavedude süsteemi konkurentsivõimelisus ja

¹ KOM (2006) 314.

² ELi kaubaveokava, KOM(2007) 606.

jätkusuutlikkus. Kolmandate riikide, eelkõige naaberriikide tõhusaks kaasamiseks logistikaahelasse tuleb arvesse võtta kõigi kõnealuste meetmete välismõõdet.

1.1. Protsessi senine kulg

Euroopa Komisjon avaldas 2006. aasta juunis teatise Euroopa kaubaveologistika kohta³.

Teatist ja selles kavandatud meetmeid toetas 2006. aasta detsembris transpordinõukogu⁴. Euroopa Parlament andis oma positiivse hinnangu 2007. aasta septembris⁵. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee pidas komisjoni vastu võetud lähenemist⁶ üldjoontes tervitatavaks.

Käesolevas tegevuskavas esitatud teemad põhinevad ulatuslikel konsultatsioonidel sidusrühmadega.

2. MEETMED

2.1. E-kaubaveod ja intelligentsed transpordisüsteemid (ITS)

Kaasaegne info- ja kommunikatsioonitehnoloogia (IKT) võib suuresti kaasa aidata intermodaalsusele, parandades infrastruktuuri, liikluskorraldust ja sõidukipargi haldamist, hõlbustades kaupade liikumistee kindlakstegemist ja jälgimist transpordivõrgu ulatuses ning luues parema ühenduse ettevõtete ja riigiasutuste vahel. Kuid IKT laialdasemaks ja tõrgeteta kasutamiseks kaubaveologistika valdkonnas tuleb ületada mitmeid takistusi, sh vastavasisulise teabevahetuse ebapiisavat standardiseeritust ja turuosaliste erinevat võimekust IKT kasutamisel. IKT kasutamist võivad takistada ka õiguslikud nõuded. Lisaks tuleb arvestada andmete turvalisuse ja privaatsuse küsimusi.

E-kaubavedude kontseptsioon kujutab endast füüsiliste kaubavoogudega seotud paberivaba elektroonilist teabevoogu koos IKT abil teostatava paberivaba jälgimisega. See hõlmab kaubalastide liikumistee kindlakstegemist ja jälgimist nende teekonna jooksul erinevate transpordiliikide lõikes ning sisulist teabevahetust järelevalve ja ärilistel eesmärkidel. Tänu uute loodavate tehnoloogiate nagu raadiosagedustuvastuse (RFID)⁷ ja Galileo satelliitpositsioonimissüsteemi kasutamisele muutub see praktilisemaks ja kättesaadavamaks. Olenemata transpordiliigist peavad kaubaveod olema tuvastatavad ja nende asukohta peab saama kindlaks määrata. Selleks vajaliku tingimusena peavad olema erinevate transpordiliikide vahelise teabevahetuse standardühendused ning peab olema tagatud erinevate transpordiliikide koostalitlusvõime.

E-kaubavedude kontseptsioon võib tulevikus viia „veoste Internetini” („Internet for cargo”), kus teave on võrgus turvaliselt saadaval, nagu see on praegu Internetis. Üks

³ KOM (2006) 336.

⁴ 12. detsember 2006.

⁵ P6_TA(2007)0375.

⁶ TEN/262.

⁷ KOM(2007) 96 (lõplik).

selle iseloomulik joon on võimalus vaadata ja võrrelda võrgus teavet kaubaveoettevõtjate teenuste kohta. Teiseks hõlmab see halduskorra lihtsustamist. Kogemused näitavad, et haldusandmete teabesüsteeme saab kasutada ka ettevõtetevahelises suhtluses.

Laevalt kaldale ja kaldalt laevale ning kõigi sidusrühmade vahelise merenduslase teabevahetussüsteemi rakendamine, kasutades selliseid teenuseid nagu programmi SafeSeaNet, kaugtuvastus- ja seiresüsteemi (LRIT) ning automaatset identifitseerimissüsteemi (AIS), hõlbustab ohutumaid ja otstarbekamaid navigatsiooni- ja logistikatoiminguid, integreerides seeläbi meretransporti paremini muude transpordiliikidega („e-merendus”).

Selliste süsteemide nagu jõeteabeteenuste (RIS), Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS), raudteevedude telemaatiliste rakenduste (TAF) ja laevaliikluse korraldamise ja teabesüsteemi (VTMIS) levik annab tunnistust muude transpordiliikide vallas toimunud arengust. Maanteetranspordi puhul võetakse intelligentseid transpordisüsteeme (ITS) infrastruktuuri ja transporditoimingute paremaks juhtimiseks kasutusele väga aeglaselt. Maanteetranspordi erinõudeid, nt navigatsioonisüsteeme, digitaalseid sõidumeerikuid ja teemaksusüsteeme ühendava ITS-i ühtne rakendusstrateegia annab olulise panuse põhjalikeks muutusteks logistikaahelas.

Seetõttu valmistab komisjon 2008. aastaks ette olulist algatust ITS-i valdkonnas, mis loob üksikasjaliku tegevuskava ITS-i arenguks ja kasutuselevõtuks Euroopas, kus käsitletakse ka kaubaveologistika jaoks olulisi peamisi tehnoloogiarakendusi.

E-kaubaveod

E-kaubavedude rakendamise tegevuskava arendamine, „veoste Interneti” kontseptsiooni laiendamine ja Euroopa Liidu sekkumist (nt standardiseerimist) nõudvate probleemsete valdkondade tuvastamine koos sidusrühmadega.

Tähtaeg: tegevusvaldkondade tuvastamine 2009. aastaks.

Töötamine teabevoogude standardiseerimise suunas, et tagada erinevate andmetasemete integratsioon ja koostalitlus ning pakkuda avatud ja töökindlat andmearhitektuuri peamiselt ettevõtete ja ametiasutuste vahelise ning ametiasutustevahelise andmevoo jaoks.

Tähtaeg: 2010.

Volituse andmine vedude kirjeldamiseks vajaliku standardse andmekogumi väljatöötamiseks, sh õigusnõuded (arvestades praegusi nõudeid ohtlike kaupade, elusloomade jne kohta) ja tehnoloogiad (nt RFID).

Tähtaeg: 2009.

Ettepaneku tegemine „e-merenduse” kohta.

Tähtaeg: 2009.

ITS-i tegevuskava raames:

Raamistiku loomine ITS-i rakenduste arendamiseks, mis käsitleb ka kaubaveologistikat, sh ohtlike kaupade ja elusloomade transportimise seiret, liikumistee kindlakstegemist ja jälgimist ning digitaalkaarte.

Tähtaeg: 2009.

Õigusliku raamistiku loomine teabe esitamiseks ning ettevõtete ja ametiasutuste vaheliseks ning ettevõtetevaheliseks teabevahetuseks vajalike üksikliidese (sõiduki pardaseadme) funktsionaalsete kirjelduste standardiseerimiseks.

Tähtaeg: 2010.

Töö kiirendamine elektroonilise maksukogumise⁸ koostalitluseks ja vajalike komponentide ühendamise ühte liidesesse.

Tähtaeg: 2008.

2.2. Jätkusuutlik kvaliteet ja tõhusus

2.2.1. Jätkuv kitsaskohtade tuvastamine

2006. aastal kutsuti kokku sidusrühmad tööalaste, infrastruktuuriga seotud ja halduslike kitsaskohtade tuvastamiseks, mille tulemusena toodi välja peaaegu 500 punkti. See loend annab esmakordselt täieliku ülevaate kaubaveologistikast segavatest takistustest Euroopas. Ettevõtete ja ametivõimude esindajad on logistikavaldkonnas tegutsejate jaoks etendanud vabatahtlikult keskmist rolli ning abistanud neid leitud kitsaskohtade analüüsimisel ja lahenduste pakkumisel.

Kaubaveologistika kitsaskohtade tuvastamise jätkamine ja töö kiirendamine kitsaskohtade praktiliste lahenduste leidmiseks, kus võimalik, võttes vajaduse korral õiguslikke meetmeid.

Tähtaeg: Pidev. Esimesed tulemused 2008. aastaks.

2.2.2. Kaubaveologistika personal ja koolitus

Kaubaveologistika paljudes valdkondades on kvalifitseeritud töötajate puudus. Seepärast vaatab EL tihedas koostöös oma sotsiaalpartneritega läbi meetmed logistikavaldkondade atraktiivsuse suurendamiseks ning tööjõu piiriülese liikuvuse soodustamiseks. Selles kontekstis võiks ühtekuuluvuspoliitika vahenditega (Euroopa Sotsiaalfond ja Euroopa Regionaalarengu Fond) neid puudujääke leevendada, sekkudes koolitusse (tegevused ja infrastruktuur).

Praegu on Euroopa ülikoolides ja muudes asutustes pakutav koolitus väga erinev. Tuleb keskenduda logistikapersonali kvalifikatsioonile ja teha jõupingutusi selle tõstmiseks, suurendades märkimisväärselt transpordialast pädevust ning toetades elukestvat õpet. Euroopas antava koolituse järjepidevusele ja kvaliteedile mõjuks positiivselt vabatahtlik Euroopa kaubaveologistiku tunnistus. See võiks hõlmata kõiki oskuste tasemeid, vajadusel eristades valdkonnale omaseid nõudeid, või olla

⁸ Direktiiv 2004/52/EÜ.

põhitunnistus, mida täiendab valdkonnaspetsiifiline koolitus tööstusharus. Kaubaveologistika ja sellega seotud valdkondade (nt ladustamisteenuse) vastastikku tunnustatud tunnistus hõlbustab liikuvust. Asjakohaselt tuleks arvesse võtta olemasolevaid koolitusstandardeid.

Komisjon töötab koos Euroopa sotsiaalpartnerite ja teiste asjaomaste sidusrühmadega välja erinevate spetsialiseerumistasemete minimaalsed kvalifikatsiooni- ja koolitusnõuded, mis tuleb lisada raamistikku, mis tagab koolitustunnistuste vastastikuse tunnustamise.

Tähtaeg: 2009.

Transpordilogistika erialade atraktiivsuse suurendamiseks ja Euroopa Liidu ühtekuuluvuspoliitika abil logistikakoolitusse sekkumise võimaluste esiletoomiseks käivitab komisjon dialoogi Euroopa sotsiaalpartneritega.

Tähtaeg: algus 2008, seejärel pidev.

2.2.3. Tulemuslikkuse parandamine

Kaubaveo logistikaahelate tulemuslikkuse näitajad on kasulikud vahendid teenuse kvaliteedi tõstmiseks. Nende abil saab mõõta ka keskkonna- ja sotsiaalset mõju. Juba on olemas ka kombineeritud raudteevedude, õhutranspordi ja lühimerevedude näitajad. Kuid seni pole olemas ühist tulemuslikkuse näitajate süsteemi transpordiliikide lõikes või kaubaveologistika kohta.

Koostöös sidusrühmadega üldnäitajate aluskogumi loomine, mis kõige paremini sobiks kaubaveo logistikaahelate tulemuslikkuse mõõtmiseks ja andmete kogumiseks (nt säästlikkus, rentaablus jne), soodustamaks tõhusamatele ja puhtamatele transpordiliikidele üleminekut ja logistika tulemuslikkuse üldist paranemist⁹. Seejärel kaalub komisjon nende lisamist tegevusjuhendisse või soovitusse.

Tähtaeg: 2009. aasta lõpuks.

2.2.4. Ühendveoterminalide võrdlusuuring

Ühendveoterminalide (sh sadamate ja lennujaamade) tõhusus on logistika toimimise seisukohast oluline. Nende väärtus on võrdlusuuringus erinev, lähtuvalt sellest, kui võrd need toetavad eespool nimetatud tulemuslikkuse näitajaid. Euroopa üldiste alusnäitajate (nii staatiliste kui ka dünaamiliste) kogum tuleb välja arendada nii, et edaspidi saaks seda kohalikul tasemel täpsemalt määratleda. Alusnäitajad tuleb leida tihedas koostöös tegevusvaldkonna ettevõtjatega ning neid tuleb sobival viisil levitada.

Erinevate omaduste tõttu tuleb arvesse võtta kaldaterminalide, meresadamate, lennujaamade ja siseveesadamate vahelisi märkimisväärsed erinevusi.

⁹

Otsus 1600/2002/EÜ.

Koostöös valdkonna ettevõtjatega terminalide üldiste alusnäitajate (dünaamiliste ja staatiliste) kogumi väljatöötamine, alustades mitmeliigilistest sisemaaterminalidest, ühendades need näitajad tegevusjuhendiks või soovituseliseks ning levitades nende kohta teavet.

Tähtaeg: 2010.

2.2.5. *Heade tavade edendamine*

Mitmeliigiline kaubavedu on siiani suhteliselt alakasutatud. Selle põhjuseks võivad olla puudulikud teadmised muude võimaluste eeliste, transpordiliikide vahelise integratsiooni või ümberlaadimispunktide lisakulude kohta. Neid probleeme võib tõstatada laiemaks aruteluks, et levitada häid tavasid ja pakkuda praktilist abi logistikaettevõtete võrgu kasutamisel ning suurendada lähimerevedude edendamise keskuste osakaalu sisemaavedude logistikas.

Lähimerevedude edendamise keskuste ja nende Euroopa võrgustiku osakaalu suurendamine sisemaavedude logistikas.

Tähtaeg: pidev.

Logistikaasutuste võrgustiku loomine ja valdkonnaalgatuste toetamine kogemuste vahetamiseks ja parima kasutusviisi levitamiseks.

Tähtaeg: 2010.

2.2.6. *Statistilised andmed*

Saadaval on märkimisväärne hulk statistilist teavet. Kuid see ei anna siiski Euroopa logistikaturust usaldusväärset pilti. Olukorra ja selle arengu hindamiseks aja jooksul tuleb välja töötada vastavad näitajad ja mõõtmisvahendid. Samal ajal tuleb liikmesriikide ja ettevõtjate halduskoormus hoida minimaalsel tasemel.

Komisjon vaatab koos sidusrühmadega üle kaubaveologistika andmete kättesaadavuse ning määratleb transpordiliigiti nõuded nende kohta ja hindab statistilise andmekogumi täiendamist.

Tähtaeg: 2009.

2.3. **Transpordiahelate lihtsustamine**

2.3.1. *Haldusvastavuse lihtsustamine*

Logistikavaldkond peab vastama halduskaalutlustest tulenevatele õigusnõuetele.

Kaubavedudega seotud teabevahetuse lihtsustamine ja detsentraliseerimine võib oluliselt vähendada õigusnõuete kulutusi, eriti info- ja kommunikatsioonitehnoloogia kasutamisel. Tollivormistuse õigusaktid lubavad muuhulgas ühenduseväliseid kaupu ringlusse lasta juba sadamas või vormistada transiitkaubana sihtkoha tolliasutuses.

Töö aluseks peab olema komisjoni otsuse ettepanekust tulenev algatus tolli ja kaubanduse paberivaba keskkonna kohta¹⁰. Ettepanek sisaldab raamistikku ettevõtjate poolt vaid üks kord esitatava teabe kohta (ühtne liides) ja kaupade kohta, mida eespool nimetatud ametiasutused samaaegselt samas kohas kontrollivad (ainukontrolli teostav haldusasutus).

Komisjon töötab välja programmi „ELi ühine piirideta meretranspordiruum”, mille puhul saab usaldusväärselt ja turvaliselt jälgida nii laevade teekonda kui ka kaupu, mistõttu väheneb vajadus ühenduse sadamate vaheliste transporditoimingute eraldi kontrollimise järele. See aitaks kaasa siseturu täielikule ärakasutamisele lühimerevedudeks.

Ühtse liidese (ühtse juurdepääsu) ja ainukontrolli teostava haldusasutuse loomine haldusmenetluste jaoks kõigi transpordiliikide puhul.

Tähtaeg: tegevuse alustamine 2012. aastaks.

Õigusaktide ettepanekute koostamine lühimerevedude lihtsustamise hõlbustamise kohta piirideta meretranspordiruumi rajamiseks.

Tähtaeg: 2008

2.3.2. Ühtne veodokument

Praegu on kaubavedude jälgimiseks vaja veodokumenti¹¹. Need veodokumendid on erinevate transpordiliikide puhul tavaliselt erinevad. Mitmeliigilise transpordi veodokumendid on küll olemas, kuid elektrooniliselt ei kasutata neid veel piisavalt. Seetõttu töötab komisjon ühtse Euroopa veodokumendi loomise suunas, mida saaks kasutada kõikide transpordiliikide puhul, hõlbustades sellega mitmeliigilist kaubavedu ning laiendades mitmeliigiliste veokirjade või mitmeliigiliste lastikirjade pakutud raamistikku. Otsitakse võimalusi muuta kõnealuse dokumendi kasutus vabatahtlikuks ja esitada see elektroonilisel kujul.

Komisjon uurib koostöös huvitatud osapooltega kaubavedude transpordiliigist sõltumatu ühtse veodokumendi loomise üksikasju ja lisandväärtust. Seejärel kaalub komisjon sobiva õigusakti ettepaneku koostamist.

Tähtaeg: 2009.

2.3.3. Vastutus

Mitmeliigiline transport kannab kahjusid ühise kõiki transpordiliike hõlmava vastutuse puudumisest tingitud siirdekulude tõttu. Töö mitmeliigilise transpordi eest vastutava reguleeriva struktuuri loomiseks toimub ülemaailmsel tasandil (UNCITRAL – ÜRO rahvusvahelise kaubandusõiguse komisjon), kuid kuna see eriti ei edene, alustab komisjon Euroopa jaoks muude võimaluste uurimist:

¹⁰ KOM(2005)609.

¹¹ Määrus 11/60 ja direktiiv 92/106/EÜ.

- (1) Õigusaktis tuleks kõikide veotoimingute kohta ette näha standardne vastutussäte. See võib olla varusäte, mis tähendab, et kui veolepingu pooled ei ole muus kokku leppinud, kohaldatakse automaatselt kõnealust standardsätet. Lepingu pooled võivad selle veolepingus ka selgesõnaliselt esitada.
- (2) Olemasolevate rahvusvaheliste vastutussüsteemide puudujääke võib kõrvaldada nii, et need logistikaahela osad, mis jäävad hetkel erinevate transpordiliikide vastutusalast välja, oleksid hõlmatud.

Standardse vastutussätte (varusätte) sisseviimise vajaduse hindamine Euroopa Liidu piires.

Tähtaeg: konsultatsioonid 2008. aastaks, võimalik ettepanek 2009.

Kõiki olemasolevaid rahvusvahelisi transpordiliikidel põhinevaid vastutussüsteeme täielikult hõlmava ja kogu mitmeliigilise logistikaahela kohta kehtiva õigusakti vajaduse hindamine.

Tähtaeg: konsultatsioonid 2009. aastaks, võimalik ettepanek 2010.

2.3.4. Julgeolek

Turvalisus puudutab kaitset kuritegevuse, röövimiste ja rahvusvahelise õigusvastase tegevuse (nt terrorismi) eest ning nende ennetamist. Turvalisus muutub järjest enam logistika kvaliteetse ja konkurentsivõimelise toimimise lahutamatuks osaks. Mis puudutab väliskaubanduse turustusahela turvalisust, siis vaadati üle tolliseadustik¹² ja esitati volitatud ettevõtja kontseptsioon, samuti kehtestati ohutuse ja turvalisuse miinimumnõuded alates 2008. aastast.

Ettepanek käsitleb tasakaalu, mis tuleb säilitada kõige kõrgematele nõuetele vastavate turvameetmete ja kauba vaba liikumise vahel. Näiteks tuleks enne otsuste tegemist hoolikalt hinnata konteinerite täieliku, sajaprotsendilise läbivaatuse üldist lisandväärtust ja miinuseid. Viivitusi saab vältida intelligentse tehnoloogia abil. Turvanõuete mõju vähendamiseks kaubavoogudele saab kasutada standardiseerimist ja head tava.

Merenduse ja sadamate turvalisust käsitlevate õigusaktide läbivaatamine võimaldab hinnata sadamale juurdepääsu nõudeid ja uurida mitmeotstarbeliste juurdepääsulubade Euroopa mudeli arengut.

Euroopa standardite väljatöötamise alustamine kooskõlas olemasolevate õigusaktidega, rahvusvaheliste konventsioonide ja standarditega, et hõlbustada erinevate transpordiliikide turvalist integreerimist logistikaahelasse.

Tähtaeg: 2008

Lihtsustada sadamatele juurdepääsu nõudeid merenduse ja sadamate turvalisuse juhendite ja miinimumstandarditega.

¹²

Määrus (EÜ) 648/2005.

Tähtaeg: 2008.

2.4. Sõidukite mõõtmed ja laadimisstandardid

Ehkki Euroopa õigusaktides¹³ on sätestatud üldpiirangud sõidukite mõõtmetele ja massile rahvusvahelises maanteeliikluses ning sõidukite mõõtmetele siseriiklikus maanteeliikluses, jääb liikmesriikidele teatud manööverdamisruum. See loob ettevõtjate jaoks vasturääkivusi ja muudab seaduste rakendamise veel keerulisemaks. Samal ajal on tehnoloogia areng ja muutunud transpordinõuded tõstatanud küsimuse praeguste standardite kohta. Kuigi seetõttu võib olla tekkinud võimalus vaadata üle kehtivad Euroopa õigusaktid, on vaja arvestada ka neid mõjusid, mida mis tahes praeguste piirangute muutmine võib avaldada maanteede ohutusele, energiatõhususele, süsinikdioksiidi heitkogustele, kahjulikele heitkogustele, maanteede infrastruktuurile ja mitmeliigilise transpordi toimingutele, sh kombineeritud vedudele. Samuti tuleb hinnata, kas on vaja rangemaid kriteeriume sõidukite, nende varustuse ja juhtide kohta ning piiranguid marsruudi valikul.

Ümberlaadimise hõlbustamiseks ühelt transpordiliigilt teisele ja tehnoloogia arengute kajastamiseks tuleb muuta ühendvedude veoühikuid käsitleva direktiivi ettepanekut,¹⁴ et muuta mitmeliigiline kaubavedu konkurentsivõimelisemaks. Ettepaneku eesmärk on eri transpordiliikide vahelisel käitlemisel tekkivate siirdekulude vähendamine, standardiseerides teatavad ühendvedude veoühikute käitamisomadused, ning transpordiohutuse parandamine, rakendades kõigi ühikute perioodilist kontrolli. Uute standardite loomise õigus erinevate transpordiliikide puhul kasutatavate veoühikute kohta on eraldi antud Euroopa Liidu standardiorganisatsioonidele.

Sõidukite massi ja mõõtmeid käsitlevate standardite muutmise võimaluste uurimine ning direktiivi 96/53/EÜ ajakohastamise lisandväärtuse kaalumise.

Tähtaeg: 2008.

Ühendvedude veoühikute 2003. aasta ettepaneku ajakohastamine vastavalt tehnika arengule.

Tähtaeg: 2007.

Volituse andmine optimaalse Euroopa ühendvedude veoühiku standardiseerimiseks, mida saaks kasutada kõigi veokeskkondade puhul.

Tähtaeg: 2007.

Õhustranspordi ja muude transpordiliikide puhul kasutatavate veoühikute võrreldavuse uurimine ja vajaduse korral ettepanekute tegemine.

Tähtaeg: 2010.

¹³ Direktiiv 96/53/EÜ.

¹⁴ KOM(2003)155 (lõplik).

2.5. Kaubaveo rohelised transpordikoridorid

Transpordikoridoride kontseptsiooni iseloomustab kaubavedude kontsentratsioon suuremate jaotuspunktide vahel ja suhteliselt pikad vedude vahemaad. Neis koridorides ärgitatakse ettevõtjaid usaldama intermodaalsust ja uusimaid tehnoloogiaid, et kohaneda kasvavat liiklusmahuga, edendades samaaegselt keskkonnasäästlikkust ja energiatõhusust. Rohelised transpordikoridorid kajastavad integreeritud transpordi kontseptsiooni, mille puhul lühimere-, raudtee-, sisevee- ja maanteeveod üksteist täiendavad ja võimaldavad valida keskkonnasõbraliku transpordiviisi. Nende koridoride strateegilistes punktides (nt meresadamates, siseveesadamates, sorteerimisjaamades jm olulistes logistikaterminalides ja -käitistes) on vastavad ümberlaadimiskeskused ning varustuspunktid, mis on algselt loodud biokütuste ning hiljem ka muude roheliste kütuste jaoks. Rohelisi koridore saab kasutada keskkonnasõbralike ja uuenduslike veoühikute ning täiustatud ITS-rakenduste katsetamiseks. Selle eesmärgi toetuseks on käivitatud rida algatusi, sh kaubavedudele orienteeritud raudteevõrk, merekiirteed ja Euroopa integreeritud siseveetranspordi tegevusprogramm (NAIADES). Arvesse tuleb võtta ka mitmeliigiliste transpordiahelate arengut ja integratsiooni käsitlevates TEN-T juhistes pakutavaid võimalusi.

Õiglane ja mittediskrimineeriv juurdepääs koridoridele ja ümberlaadimiskeskustele on intermodaalsuse eelduseks ja selle küsimusega tuleb tegeleda. Terminalitoimingute (muuhulgas sadamates ja sorteerimisjaamades) turulepääsupiirangud võivad avaldada halba mõju nende rajatiste klientidele. Kõnealuste rajatiste käitajatele klientidele tuleks asutamislepinguga sätestatud eeskirjade kohaselt tagada avatud ja mittediskrimineeriv juurdepääs.

Roheliste transpordikoridoride määratlemine ning koostöö korraldamine ametiasutuste ja kaubaveologistika ettevõtjate vahel vajalike paranduste määratlemiseks, et tagada piisav infrastruktuur säästliku transpordi jaoks.

Tähtaeg: 2008.

Roheliste transpordikoridoride tugevdamine üleeuroopaliste transpordivõrguga (TEN-T) ning programmis Marco Polo määratletud prioriteetidega.

Tähtaeg: 2010

Kaubavedudele orienteeritud raudteevõrgu väljaarendamine.

Tähtaeg: ettepanek 2008. aastaks. Koridoride ülesehitus 2012. aastaks.

Edendada merekiirteede kehtestamist ja tunnustamist muu hulgas ka erinevate finantseerimisallikate tegevuse parema koordineerimise abil.

Tähtaeg: 2008.

Programmi NAIADES rakendamine siseveetranspordis.

Tähtaeg: täielik rakendamine 2013. aastaks.

2.6. Kaubaveologistika linnapiirkonnas

Kaubaveologistika on oluliselt seotud linnadega. Kaupade kättetoimetamine linnakutesse nõuab tõhusat ühendust pikkade vahemaadega magistraaltranspordi ja saadetiste kättetoimetamise vahel sihtkohta lähipiirkonnas. Lisaks peab jaotusprotsess linnapiirkonna tootmiskeskuste ja klientide vahel olema tõhus ja puhas.

Terviknägemus peaks hõlmama kaubavedusid ja pöörama tähelepanu maakasutuse planeerimise aspektidele, keskkonnakaalutlustele ja liikluskorraldusele ning paljudele muudele teguritele. Kauba- ja reisijateveo nõudluse haldamise lihtsustamine peab olema linnaplaneerimise lahutamatu osa ja pakkuma võimalusi info- ja kommunikatsioonitehnoloogial põhinevate uuenduslike lahenduste kasutuselevõtuks.

Komisjon soodustab linnapiirkondade esindajate kogemuste vahetamist ja aitab luua soovitude, heade tavade, näitajate või standardite kogumit linnatranspordi logistika (sh kaubasaadetiste ja kaubaveokite) kohta.

Tähtaeg: linnatranspordi tegevuskava 2008. aastal.

Soovituste andmine tarnete ja terminalide ning üldisemalt linnatranspordi logistika, planeerimise säästlikkuse ja tõhususe mõõtmise ühiselt kokkulepitud võrdleva hindamise kriteeriumide või tulemuslikkuse näitajate kohta.

Tähtaeg: 2011.

Projekti CIVITAS kaubavedude osa tugevdamine reisijate- ja kaubaveo vahelise ning linnadevahelise (kaugliinide) ja linnasisese transpordilogistika vahelise parema kooskõlastatuse või integreerituse saavutamiseks. See võib viia integreeritud „CIVITASE kaubavedudeni”.

Tähtaeg: 2010.

3. TULEVIKUVÄLJAVAATED

Eespool kirjeldatud tegevused on kavandatud kaubavedude logistikavaldkonna tõhususe ja kasvu suurendamiseks pikemas perspektiivis, rõhutades selliseid küsimusi nagu ülekoormus, reostus ja müra, süsinikdioksiidi heitkogused ja sõltuvus fossiilkütusest. Kui need küsimused jäävad tähelepanuta, ohustab see kaubavedude logistika tõhusust. Nende toimingutega peab kaasnema liikmesriikide pikaajaline ühistöö, et luua üldine alus investeringuteks tulevastesse kaubaveosüsteemidesse.

Euroopa Komisjon esitab aruande tegevuskava rakendamisel saavutatud edusammude kohta 2010 aastal. See aruanne annab ka võimaluse määratleda edaspidi vajalikud toimingud eespool nimetatud valdkondades ja töötada kooskõlas majandusliku olukorra ja tehnoloogilise arenguga välja Euroopa Liidu kaubaveologistika poliitika.