



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 18.10.2007
COM(2007) 607 окончателен

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

План за действие в областта на логистиката на превоза на товари

{SEC(2007) 1320}
{SEC(2007) 1321}

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

План за действие в областта на логистиката на превоза на товари

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Междинният преглед на Бялата книга от 2001 г.¹ поставя ударението върху ключовата роля на логистиката за гарантиране на устойчива и конкурентоспособна мобилност в Европа и приноса ѝ за постигането и на други цели, като например по-чиста околна среда, сигурност на енергийните доставки, безопасност и сигурност на транспорта.

Логистиката на превоза на товари се съсредоточава върху планирането, организацията, управлението, контрола и изпълнението на операциите за превоза на товари в транспортната верига. Тя е една от движещите сили на европейската конкурентоспособност, като по този начин има основен принос в обновената Лисабонска програма за растеж и заетост. Производството и мрежите за транспортиране и разпределение зависят от висококачествените, ефективни логистични вериги за организиране на транспорта на суровини и готова продукция на територията на ЕС и извън нея. Тя е преди всичко търговска дейност в областта на транспорта и функция на отрасъла. Независимо от това пред властите стои ясна задача да създадат съвкупността от подходящи условия за провеждане на тази дейност.

Делът на логистиката в Европа се изчислява на приблизително 14 % от БВП. През последните години отрасълът на логистиката отчита темпове на растеж над средните за европейските икономики. Например, търговията вътре и извън ЕС е нараснала с 55 % по стойност от 1999 г. насам. Този ръст е в резултат от европейската интеграция, либерализация и относително ниската себестойност на товарния транспорт, което води до изменения в структурите на производството и търговията в рамките на ЕС и в световен мащаб. Нарастването на обема на търговията, осъществявана с контейнерни превози, и на линейното корабоплаване, което води до голямо претоварване в определени морски пристанища и връзки между крайбрежието и вътрешността е една от последиците от този растеж.

В Европа действат няколко логистични компании, които са водещи в света. Една добре функционираща европейска рамка за транспортната логистика може да предложи платформа, на чиято основа да се обсъждат проблемите, свързани с логистиката, с другите търговски партньори.

Необходимо е политиката в областта на логистиката да се провежда на всички нива на държавното управление. Съществува нарастваща нужда от последователен подход на ЕС към разглеждане на проблемите на логистиката, който предоставя възможност за засилване на сътрудничеството и

¹ COM(2006)314.

съгласуваност на различните аспекти на транспортната политика и който трябва да се превърне в основополагащ фактор при вземането на решения.

Настоящият план за действие в областта на логистиката на превоза на товари е част от серията инициативи на политиката, предприети едновременно от Европейската комисия за подобряване на ефективността и устойчивостта на превоза на товари в Европа.² Той предлага редица краткосрочни и средносрочни действия, които ще помогнат на Европа да отговори на настоящите и бъдещите предизвикателства, пред които е изправена, както и да осигури една конкурентоспособна и устойчива система за превоза на товари в Европа. Външното измерение на всички тези действия трябва да бъде оценявано с оглед на ефикасното интегриране на трети, и в частност съседни държави в логистичната верига.

1.1. Развитие на процеса досега

Европейската комисия прие Съобщение относно логистиката на превоза на товари в Европа³ през юни 2006 г.

Съобщението и предложените в него области на действие бяха подкрепени от Съвета по транспорта през декември 2006 г.⁴ Европейският парламент даде положително становище през септември 2007 г.⁵ Европейският икономически и социален комитет категорично приветства подхода, възприет от Комисията.⁶

Въпросите от този план за действие са включени в него в резултат от обширни консултации със заинтересованите страни.

2. ДЕЙСТВИЯ

2.1. Проектът „e-Freight“ и Интелигентните транспортни системи (ИТС)

Съвременните информационни и комуникационни технологии (ИКТ) могат да допринесат значително за интермодалността чрез подобряване на инфраструктурата, управление на трафика и транспортния парк, по-добро наблюдение и проследяване на движението на стоките по транспортните мрежи и по-добра комуникация между фирмите и администрациите. Въпреки това трябва да се преодолеят редица препятствия пред едно по-всеобхватно и безпроблемно приложение на ИКТ в логистиката на превоза на товари, включително недостатъчната стандартизация на съответния обмен на информация и различаващите се възможности на играчите на пазара при използването на ИКТ. Изискванията на закона може също да възпрепятстват приложението на ИКТ. Освен това трябва да се вземат предвид и въпросите за сигурността и секретността на данните.

² Програма за превоза на товари в ЕС, COM(2007)606.

³ COM(2006)336.

⁴ 12 декември 2006 г.

⁵ P6 TA(2007)0375.

⁶ TEN/262.

Идеята за проекта „e-Freight“ предполага бездокументен, електронен информационен поток, който свързва физическото движение на стоките с бездокументен път на проследяване, изграден от ИКТ. Той включва възможността да се наблюдава и проследява движението на товарите при различните видове транспорт и да се автоматизира обменът на данните за съдържанието им за регулаторни и търговски цели. Това ще стане по-осъществимо и достъпно чрез въвеждане на технологии, като например радиочестотната идентификация (RFID)⁷ и приложението на спътниковата навигационна система Галилео. Превозваните товари трябва да подлежат на идентификация и да може да се определя местоположението им, независимо от вида на транспорта, който използват. Необходимо условие за това е да се въведат стандартни интерфейси за различните видове транспорт и да се осигури тяхната оперативна съвместимост при тези видове транспорт.

Идеята за „e-Freight“ може да се развие в бъдеще в „Интернет за товарите“, при което информацията ще бъде на разположение онлайн по сигурен и безопасен начин, какъвто е случаят днес с „Интернет за хората“. Негова характерна черта е възможността да се разглежда и сравнява онлайн информацията за услугите, предоставяни от операторите на товарния транспорт. Друга характеристика се отнася до опростяване на административния процес. Опитът показва, че информационните системи за административни данни могат да бъдат използвани и за комуникационното взаимодействие между фирмите.

Въвеждането на система за обмен на информация в морския транспорт от кораба до брега, от брега до кораба и между всички заинтересовани страни, използвайки услуги, като например системите SafeSeaNet, LRIT (за разпознаване и проследяване на далечни разстояния) и AIS (автоматизирана система за идентификация), ще улесни провеждането на по-безопасни и по-целесъобразни навигационни и логистични операции, като по този начин ще подобри интеграцията на морския транспорт с другите видове транспорт („e-maritime“).

Въвеждането в действие на системи, като RIS (Речни информационни услуги), ERTMS (Европейската система за управление на железопътния транспорт), TAF (Телематични приложения при железопътни товари) и VTMS (Системи за управление на трафика и информационното обслужване на корабите), е доказателство за напредъка, постигнат в другите видове транспорт. В железопътния транспорт обаче въвеждането на Интелигентните транспортни системи (ИТС) в помощ на по-доброто управление на инфраструктурата и транспортните операции е бавно. Една съгласувана и последователна стратегия за разгръщане на ИТС, която включва специфичните изисквания за автомобилния товарен транспорт, като например за навигационните системи, цифровите тахографи и системите за таксуване, може значително да допринесе за съществени промени в логистичната транспортна верига.

В тази връзка Комисията подготвя основна инициатива за ИТС за 2008 г., която ще създаде подробна пътна карта за разработването и разгръщането на ИТС в

⁷

COM(2007) 96 окончателен.

Европа, като по този начин насочва вниманието и към главните технологични приложения, отнасящи се до логистиката на превоза на товари.

e-Freight

Съвместно със заинтересованите страни да се изработи пътна карта за въвеждането на „e-freight“, като се доразвие идеята за „Интернет за товарите“ и се идентифицират проблемните области, като например стандартизацията, където е нужно действие от страна на ЕС.

Краен срок: Идентифициране на областите на действие до 2009 г.

Да се работи за изготвяне на стандарт за информационните потоци, за да се гарантира интеграцията и оперативната съвместимост на видовете транспорт на равнище данни и да се осигури отворена, устойчива архитектура на данните, основно при информационните потоци от фирмите към администрациите и между администрациите.

Краен срок: 2010 г.

Да се възложи изработването на стандартен комплект от данни за описание на товарите, включително за законовите изисквания (вземайки предвид актуалните изисквания за превоз на опасни стоки, живи животни и т.н.) и технологиите, като например RFID.

Краен срок: 2009 г.

Да се изготви предложение за „e-maritime“.

Краен срок: 2009 г.

В контекста на плана за действие по отношение на ИТС:

Да се създаде рамка за разработка на ИТС приложения, като се насочи вниманието и към логистиката за превоз на товари, включително наблюдението на транспорта на опасни стоки и живи животни, наблюдението и проследяването и дигиталните карти.

Краен срок: 2009 г.

Да се създаде регулаторна рамка за стандартизация на функционалната характеристика за един общ интерфейс (бордово устройство) за предоставяне и обмен на информация от фирмите към администрациите и между фирмите.

Краен срок: 2010 г.

Да се ускори работата за оперативна съвместимост на електронната система за събиране на такси⁸, като се въведат необходимите компоненти в общия интерфейс.

Краен срок: 2008 г.

2.2. Устойчиво качество и ефективност

2.2.1. Непрекъснати усилия по отношение на участъците с недостатъчен капацитет

През 2006 г. заинтересованите страни бяха призовани да идентифицират оперативните, свързаните с инфраструктурата и административните участъци с недостатъчен капацитет, които в крайна сметка станаха почти 500 на брой. Този опис за първи път представя цялостна картина на конкретните пречки, които забавят развитието на логистиката на превоза на товари в Европа. Представители на отрасъла и на обществените органи пожелаха доброволно да действат като фокусни точки за играчите от логистичния отрасъл и да спомогнат за анализа и да предложат решения за отчетените участъци с недостатъчен капацитет.

Да се продължи работата по участъците с недостатъчен капацитет в логистиката на превоза на товари и да се ускори дейността за намиране на подходящи решения за тези участъци, където е възможно, като едновременно с това, ако е необходимо, се разглеждат и правни действия.

Краен срок: Постоянен. Първи резултати до 2008 г.

2.2.2. Персонал и професионална подготовка в областта на логистиката на превоза на товари

В много сфери на логистиката на превоза на товари съществува недостиг на квалифицирани кадри. Затова Европейският съюз ще разгледа възможните мерки в тясно сътрудничество със социалните партньори, за да засили привлекателността на логистичните професии и да насърчи мобилността на персонала през граница. В този контекст, инструментите на кохезионната политика (Европейските фондове за социално и регионално развитие) могат да смекчат тези недостатъци с реализиране на интервенции, насочени към подготовката (действия и инфраструктура).

Днес подготовката, осигурявана от университетите и другите институции, се различава значително в отделните страни в Европа. Изискват се усилия да се съсредоточи вниманието върху и да се повиши квалификацията на логистичния персонал, най-вече чрез повишаване на професионалната компетентност в транспорта, както и да се подпомага ученето през целия живот. Един доброволен европейски сертификат за професионалисти в логистиката на превоза на товари ще има положително въздействие върху последователността и качеството на подготовката в Европа. Освен това той може да се дава за

⁸

Директива 2004/52/ЕО.

всички нива на умение, когато е необходимо да се прави разлика между специфичните за сектора изисквания, или да представлява основен сертификат за допълнително специфично за сектора обучение в рамките на самия отрасъл. Взаимното признаване на сертифицирането в логистиката на превоза на товари и свързаните области (напр. управлението на складове) може да улесни мобилността. Трябва да се вземат предвид съществуващите стандарти на обучение.

Комисията ще работи с европейските социални партньори и другите заинтересовани страни за изготвяне на списък с минималните изисквания за квалификация и професионална подготовка на различните нива на специализация, който да бъде включен в рамка, която да гарантира взаимното признаване на образователните сертификати.

Краен срок: 2009 г.

Комисията да стартира диалог с европейските социални партньори за намиране на начини за подобряване на привлекателността на професиите на транспортната логистика и за очертаване на възможностите за реализиране на интервенции на кохезионната политика на ЕС, насочени към логистичната подготовка.

Краен срок: начало през 2008 г., след което става постоянен.

2.2.3. Подобряване на ефективността на дейността

Показателите за ефективността на логистичните вериги на превоза на товари представляват полезни инструменти за насърчаване на качеството на услугите. Те също така могат да служат за измерване на социалните въздействия и въздействието върху околната среда. Вече съществуват показатели за комбинирания железопътен транспорт, за въздушния транспорт и за морския транспорт на къси разстояния. Въпреки това, все още няма обща система на показателите за дейността при видовете транспорт или за логистиката на превоза на товари.

Да се създаде, след обсъждане със заинтересованите страни, основен комплект от общи показатели, които най-добре биха послужили за измерване и регистриране на резултатите от дейността (напр. устойчивост, ефективност и т.н.) в логистичните вериги на превоза на товари за насърчаване на преминаването към по-ефикасни и по-чисти форми на транспорт и най-общо за подобряване на резултатите от логистичната дейност⁹. След това Комисията ще прецени дали да ги включи в кодекс на добрите практики или в препоръка.

Краен срок: до края на 2009 г.

⁹

Решение 1600/2002/ЕО.

2.2.4. Съпоставяне на интермодалните терминали

Ефективността на интермодалните терминали, в т.ч. пристанищата и летищата, е от изключително голямо значение за логистичната дейност. Те заслужават отделни усилия в провеждането на съпоставителния анализ, като черпят вдъхновение от инициативата за популяризиране на гореспоменатите показатели за дейността. Трябва да се изработи комплект от общи европейски референтни параметри (статични и динамични), които да позволяват по-нататъшна детайлизация на местно ниво. Тези параметри следва да бъдат установени в тясно взаимодействие с отрасъла и да бъдат разпространени по подходящ начин.

Поради различните характеристики, трябва да се вземе под внимание една значителна диференциация между сухопътните терминали, морските пристанища, летищата и вътрешните речни пристанища.

Да се разработи, съвместно с отрасъла, комплект от общи (динамични и статични) референтни параметри за терминалите, като се започне от вътрешните терминали за комбиниран транспорт, за да се включат те в кодекс на добрите практики или в препоръка, и да се разпространи информация за тях.

Краен срок: 2010 г.

2.2.5. Насърчаване на добрите практики

Комбинираният товарен транспорт все още има относително ниска степен на натоварване. Това може да се дължи на непознаване на ползите от транспортните алтернативи, обединяването между различните видове транспорт или допълнителните разходи за претоварване. Тези проблеми могат да бъдат поставени за решаване чрез широка инициатива за споделяне на добрите практики и предоставяне на практическа помощ, като се използват мрежите на логистичните институти и се разширява обхвата на центровете за насърчаване на морския транспорт на къси разстояния в логистиката на вътрешните превози.

Да се повишава ролята на центровете за насърчаване на морския транспорт на къси разстояния и тяхната европейска мрежа в логистиката на вътрешните превози.

Краен срок: Постоянен.

Да се създаде мрежа между логистичните институти и да се насърчават инициативи в отрасъла за обмен на опит и разпространение на добри практики.

Краен срок: 2010 г.

2.2.6. Статистически данни

Налице е значителна по обем статистическа информация. Въпреки това тя не дава съвсем достоверна представа за логистичния пазар в Европа. Необходимо е да бъдат разработени приложими показатели и средства за измерване за оценка на положението и развитието му във времето. В същото време административната тежест за държавите-членки и фирмите трябва да бъде поддържана на минимално равнище.

Комисията, заедно със заинтересованите страни, ще направи преглед на наличността и ще определи изискванията за данните за логистиката на товара на превози за видовете транспорт, като освен това ще обсъди начини за подобряване на събирането на статистическа информация.

Краен срок: 2009 г.

2.3. Опростяване на структурата на транспортните вериги

2.3.1. Опростяване на административните изисквания

Логистичният отрасъл трябва да се съобразява със законови изисквания, които произтичат от административни съображения.

Опростяването и децентрализацията на обмена на информацията, свързана с товарите, може значително да намали цената на законовите изисквания, особено при използването на информационните и комуникационни технологии. Законодателството, което регламентира митническото освобождаване, вече позволява, освен всичко останало, стоките извън Общността да бъдат освобождавани за предаване в пристанището, или да им бъде определян транзитен режим за освобождаване в митница по местоназначението.

Работата трябва да се основава на предприетите инициативи вследствие на предложението на Комисията за решение относно създаването на бездокументна среда за митниците и търговията¹⁰. То съдържа рамка, която определя, че информацията от икономическите оператори се представя само веднъж („обслужване на едно гише“), а стоките преминават контрол от тези органи по едно и също време и на едно и също място („единно административно обслужване“).

Комисията ще работи за „Европейско пространство за морски транспорт без бариери“, при което и пътуването на кораба, и стоките могат надеждно и сигурно да бъдат проследени, като по този начин се ограничава необходимостта от отделен контрол на транспортните операции между пристанищата на Общността. Това ще помогне на морския транспорт на къси разстояния да печели максимално от вътрешния пазар.

¹⁰ COM(2005)609.

Да се създаде едно гише (една точка за достъп) за единно административно обслужване за административните процедури при всички видове транспорт.

Краен срок: Пускане в действие до 2012 г.

Да се внесе законодателно предложение за опростяване и улесняване на морския транспорт на къси разстояния, ориентирано към пространство за морски транспорт без бариери.

Краен срок: 2008 г.

2.3.2. *Единен транспортен документ*

Понастоящем транспортният документ е необходим, за да придружава превоза на стоки¹¹. Тези транспортни документи обикновено са специфични за различните видове транспорт. Съществуват и документи за комбинирани превози, но те не са достатъчно широко използвани в електронен формат. Затова Комисията ще насочи усилията си за създаване на единен европейски транспортен документ, който да може да се използва при всички видове транспорт, като по този начин ще се улесни комбинираният превоз на товари и ще се укрепи предложената рамка за товарителниците за комбиниран транспорт или манифестите за него. Комисията ще разгледа възможностите да стане този документ незадължителен, като го предостави и в електронен формат.

След консултация със заинтересованите страни, Комисията ще проучи подробностите и добавената стойност от създаването на единен транспортен документ за всички превози на стоки, независимо от вида на транспорта. Впоследствие Комисията ще прецени изготвянето на съответното законодателно предложение.

Краен срок: 2009 г.

2.3.3. *Отговорност*

Комбинираният транспорт страда от преки и непреки разходи, породени от отсъствието на единен, отнасящ се за комбинирането на всякакъв вид транспорт, режим на отговорност. Действия, насочени към създаване на регулаторна структура за отговорност във връзка с комбинираните превози, протича в момента на световно ниво (UNCITRAL), но в случай на липса на бърз напредък, Комисията ще започне да проучва други варианти за Европа:

- (1) Може да се предвиди законодателен акт със стандартна клауза за отговорност при всички транспортни операции. Това може да бъде защитна клауза, което означава, че ако друго не е уговорено между страните в даден договор за транспорт, ще се прилага автоматично тази

¹¹ Регламент 11/60 и Директива 92/106/ЕО.

стандартна клауза. Договарящите се страни също така могат изрично да упоменат това в договора за транспорт.

- (2) Празните в съществуващите международни режими за отговорност могат да бъдат решени по такъв начин, че да се осигури покритие за тези части от логистичната верига, които понастоящем попадат между режимите за отговорност, основаващи се на различните видове транспорт.

Да се прецени необходимостта от въвеждането в рамките на ЕС на стандартна (защитна) клауза за отговорност.

Краен срок: консултации до 2008 г., възможно предложение през 2009 г.

Да се прецени необходимостта от правен инструмент, който да осигурява пълно покритие на съществуващите международни режими за отговорност, основаващи се на различните видове транспорт в продължение на цялата логистична верига за комбинирани превози.

Краен срок: консултации до 2009 г., възможно предложение през 2010 г.

2.3.4. Сигурност

Сигурността се отнася до защитата и превенцията на престъпността, бандитизма и незаконните преднамерени актове, като тероризма. Все повече сигурността става неизменна част от качеството на логистиката и конкурентоспособното представяне в дейността. Що се отнася до сигурността на транспортната верига при външната търговия, митническият кодекс¹² беше преработен и беше въведено понятието Упълномощен икономически оператор, като бяха предвидени и минимални изисквания за безопасност и сигурност от 2008 г. нататък.

Трябва да бъде осигурен баланс между процедурите за сигурност в съответствие с най-строгите изисквания и свободния поток на търговията. Така например, преди да се вземат решения, трябва да се вземат предвид общата добавена стойност и въздействията от пълния, стопроцентов скрининг на контейнери при търговските потоци. Могат да бъдат използвани интелигентни технологии за избягване на закъсненията. Стандартизацията и най-добрите практики могат да бъдат използвани за свеждане до минимум на ефекта от изискванията за сигурност върху търговските потоци.

Прегледът на законодателството за сигурността на морския транспорт и пристанищата ще предоставят възможност за оценка на изискванията за достъп до пристанищата и за проучване на разработването на европейски модел за карти за достъп с универсално предназначение.

Да започне създаването на европейски стандарти в синхрон със съществуващото законодателство, международните конвенции и

¹²

Регламент (ЕО) 648/2005.

международните стандарти, за да се улесни безпроблемното включване на различните видове транспорт в логистичната верига.

Краен срок: 2008 г.

В контекста на работата по указанията и минималните стандарти за сигурност на морския транспорт и пристанищата да се опростят изискванията за достъп до пристанищата.

Краен срок: 2008 г.

2.4. Размери на превозните средства и стандарти за натоварването

Независимо че европейското законодателство¹³ определя глобални ограничения за размерите и теглото на превозните средства в международния автомобилен трафик и за размерите в националния трафик, то оставя определено място за маневриране на държавите-членки. Това представлява липса на последователност за операторите и прави прилагането му в действие по-трудно. Едновременно с това технологичното развитие и променените изисквания за транспорта поставят под съмнение актуалните стандарти. Макар че в тази връзка съществува възможност за преразглеждане на настоящото европейско законодателство, необходимо е да се вземе предвид ефектът, който всяка промяна на актуалните ограничения може да има върху безопасността на пътя, енергийната ефективност, емисиите на въглероден двуокис, вредните емисии, пътната инфраструктура и интермодалните транспортни операции, в т.ч. комбинирания транспорт. Трябва да бъде оценена и евентуалната необходимост от по-строги критерии за превозните средства, оборудването им и водачите, както и изискванията относно избора на маршрут.

За да се улесни претоварването между видовете транспорт и да се отговори на технологичното развитие, следва да се измени предложението за директива относно интермодалните товарни единици¹⁴, за да се повиши конкурентоспособността на интермодалния товарен транспорт. Предложението цели да намали допълнителните разходи при работните операции между видовете, като стандартизира определени работни характеристики на интермодалните товарни единици, както и да подобри безопасността на транспорта чрез въвеждане на периодични проверки на всички единици. На органите по стандартизация на ЕС следва поотделно да се възложи поръчение за създаване на нови стандарти за товарните единици, които да бъдат използвани при различните видове транспорт.

Да се проучат варианти за промяна на стандартите за теглото и размерите на превозните средства и да се прецени добавената стойност от актуализиране на Директива 96/53/ЕО.

Краен срок: 2008 г.

¹³

Директива 96/53/ЕО.

¹⁴

СОМ(2003) 155 окончателен.

Да се актуализира предложението от 2003 г. относно интермодалните товарни единици в съответствие с техническия напредък.

Краен срок: 2007 г.

Да се даде мандат за определяне на стандарти за оптимална европейска интермодална товарна единица, която може да се използва при всички видове сухопътен транспорт.

Краен срок: 2007 г.

Да се проучи съвместимостта на товарните единици, използвани във въздушния транспорт и другите видове транспорт, и ако е необходимо да се направят предложения.

Краен срок: 2010 г.

2.5. „Зелени“ транспортни коридори за превоз на товари

Идеята за транспортни коридори се характеризира с концентрация на товарен трафик между основните възли и с относително дългите разстояния на транспорта. По тези коридори отрасълът ще бъде насърчен да разчита на интермодалността и на съвременните технологии, за да поеме нарастващите обеми на трафика, като едновременно с това развива устойчивостта на околната среда и енергийната ефективност. Зелените транспортни коридори са отражение на една интегрирана концепция за транспорта, при която морският транспорт на къси разстояния, железниците, вътрешният речен транспорт и автомобилният транспорт се допълват един друг, за да направят възможен избора на щадящ околната среда транспорт. Те ще бъдат оборудвани с подходящи съоръжения за претоварване на стратегически места (като например морски пристанища, вътрешни пристанища, сортировъчни станции и други подобни логистични терминали и инсталации) и с точки на предлагане първоначално на биогорива, а по-късно и на други форми на зелени двигателни уредби. Зелените коридори могат да се използват за експерименти с щадящи околната среда, новаторски транспортни единици, както и със съвременни ИТС приложения. Възникват съвместно редица инициативи, които насърчават тази цел и включват ориентираната към превоза на товари железопътна мрежа, морските магистрали и програмата за действие NAIADES. Следва да се вземат предвид възможностите, предлагани от насоките за TEN-T относно развитието и интеграцията на комбинирания транспортни вериги.

Справедливият и недискриминационен достъп до коридорите и съоръженията за претоварване е изискване за интермодалност и е необходимо да бъде поставен за решаване. Ограниченията на достъпа до пазара на товарните операции в терминалите, *inter alia*, в пристанищата и сортировъчните станции, могат да имат последствия за клиентите на тези съоръжения. В съответствие с разпоредбите на Договора, на операторите и клиентите трябва да се предостави открит и недискриминационен достъп до тези съоръжения.

Да се дефинират зелените транспортни коридори и да се организира сътрудничество между властите и логистичните оператори на превоза на

товари, за да се идентифицират подобрения за осигуряване на адекватна структура за устойчив транспорт.

Краен срок: 2008 г.

Да се подкрепят зелените коридори в TEN-T и в приоритетите на програмата Марко Поло.

Краен срок: 2010 г.

Да се разгърне ориентирана към превоза на товари железопътна мрежа.

Краен срок: Предложение до 2008 г. Структура на коридорите до 2012 г.

Да се насърчи въвеждането и признаването на морски магистрали, предимно чрез по-добра координация на различните източници на финансиране.

Краен срок: 2008 г.

Да се приложи програмата NAIADES за вътрешния речен транспорт.

Краен срок: цялостно изпълнение до 2013 г.

2.6. Логистика на градския товарен транспорт

Логистиката на превоза на товари има съществено градско измерение. Разпределението на стоки в големите градове изисква ефикасно взаимодействие между главните линии на доставки на по-дълги разстояния и разпределението до крайното местоназначение на по-къси разстояния. Освен това процесът на разпределение между производствените центрове и клиентите вътре в градската зона трябва да бъде ефикасен и чист.

Една цялостна идея трябва да обхване товарния транспорт, като обърне внимание на аспектите на териториалното планиране, факторите на околната среда и управлението на трафика, заедно с още редица други фактори. Подобриването на управлението на търсенето на товарен и пътнически транспорт трябва да бъде неразделна част от градоустройството, предоставяйки възможности за прилагане на новаторски решения, базирани на ИКТ.

Комисията ще насърчава обмена на опит на представителите на градските зони с цел подпомагане на създаването на комплекс от препоръки, най-добри практики, показатели или стандарти за градската транспортна логистика, включително доставката на стоки и превозните средства за доставки.

Краен срок: План за действие за градския транспорт през 2008 г.

Да се изготвят препоръки за общоприети референтни параметри или показатели за дейността, които да измерват ефективността и устойчивостта на доставките и терминалите, и по-общо в областта на градската транспортна логистика и планиране.

Краен срок: 2011 г.

Да се подсили частта за товарния транспорт на програмата CIVITAS към по-добра координация, или интеграция между пътническият и товарния транспорт, между междуградската (на дълги разстояния) и градската транспортна логистика. Това може да доведе до интегрирана програма „CIVITAS Freight“.

Краен срок: 2010 г.

3. С ПОГЛЕД НАПРЕД

Действията, очертани по-горе, имат за цел да подпомогнат отрасъла на логистиката на товарния транспорт за постигане на дългосрочна ефективност и растеж чрез решаване на въпроси като претовареността, замърсяването и шума, емисиите на въглероден двуокис и зависимостта от изкопаеми горива, които ако не бъдат разрешени, ще изложат на риск тази ефективност. Тези действия трябва да придружени от работа в дългосрочна перспектива, извършвана съвместно с държавите-членки, за да се създаде обща база за инвестиции в бъдещите системи на товарния транспорт.

Европейската комисия ще изготви доклад за постигнатия напредък в изпълнението на плана за действие през 2010 г. Този доклад също така ще предостави възможност да бъдат посочени по-нататъшните действия, необходими в очертаните по-горе области, и да се развие политиката на ЕС по отношение на логистиката на превоза на товари в съответствие с икономическия контекст и технологичното развитие.