



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 18.10.2007
COM(2007) 607 τελικό

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Σχέδιο δράσης για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών

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

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Σχέδιο δράσης για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ενδιάμεση εξέταση της Λευκής βίβλου του 2001¹ τονίζει το νευραλγικό ρόλο της εφοδιαστικής στην εξασφάλιση αειφόρου και ανταγωνιστικής κινητικότητας στην Ευρώπη και στην επιδίωξη της πλήρωσης άλλων στόχων, όπως καθαρότερο περιβάλλον, ασφάλεια ενεργειακού εφοδιασμού, ασφάλεια και προστασία μεταφορών.

Η εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών εστιάζει στον προγραμματισμό, την οργάνωση, τη διαχείριση, τον έλεγχο και την εκτέλεση πράξεων εμπορευματικών μεταφορών στην εφοδιαστική αλυσίδα. Αποτελεί ένα από τους ιθυντήρες της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας με πρωταρχικής σημασίας συμβολή στο ανανεωμένο Πρόγραμμα δράσης της Λισαβόνας για την ανάπτυξη και την απασχόληση. Τα δίκτυα παραγωγής και διανομής εξαρτώνται από υψηλής ποιότητας, αποδοτικές εφοδιαστικές αλυσίδες για την οργάνωση των μεταφορών πρώτων υλών και τελικών προϊόντων σε ολόκληρη την ΕΕ και πέρα από αυτή. Κατά κύριο λόγο πρόκειται για δραστηριότητα σχετιζόμενη με τις επιχειρήσεις και με τη βιομηχανία. Εδώ ας προστεθεί ότι και οι αρχές πρέπει να διαδραματίσουν σαφή ρόλο με τη δημιουργία των ενδεδειγμένων πλαισιακών συνθηκών.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις, το μερίδιο του εφοδιαστικού κλάδου στην Ευρώπη προσεγγίζει το 14% του ΑΕΠ. Κατά τα τελευταία έτη ο εφοδιαστικός κλάδος σημείωσε ρυθμούς ανάπτυξης πάνω από το μέσο όρο των ευρωπαϊκών οικονομιών. Παραδείγματος χάρι, από το έτος 1999 οι ενδοκοινοτικές και εξωκοινοτικές συναλλαγές αυξήθηκαν κατά 55% σε αξία. Η αύξηση αυτή ήταν το αποτέλεσμα της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, της ελευθέρωσης και του σχετικά χαμηλού κόστους των εμπορευματικών μεταφορών, που οδήγησαν σε μεταβολές των ακολουθούμενων ιχναρίων παραγωγής και εμπορικών συναλλαγών, στο εσωτερικό της ΕΕ και παγκοσμίως. Μια από τις συνέπειες της αύξησης είναι ότι η οξεία αύξηση του εμπορίου με εμπορευματοκιβώτια και των τακτικών θαλάσσιων μεταφορών προκαλεί έντονη συμφόρηση σε ορισμένους θαλάσσιους λιμένες και σε συνδέσεις λιμένων με την ενδοχώρα.

Στην Ευρώπη υπάρχουν αρκετές επιχειρήσεις εφοδιαστικής με ηγετική θέση παγκοσμίως. Ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο για εφοδιαστική που λειτουργεί εύρυθμα μπορεί να αποτελέσει πλατύβαθρο στο οποίο είναι δυνατή η συζήτηση με άλλους εταίρους θεμάτων που αφορούν την εφοδιαστική.

Η πολιτική για την εφοδιαστική πρέπει να ασκείται σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης. Υπάρχει άξουσα ανάγκη για προσέγγιση ζητημάτων εφοδιαστικής από την ΕΕ συνεπή, η οποία προσφέρει ευκαιρία για αυξημένη συνεργασία και

¹ COM(2006)314.

συντονισμό μεταξύ των διαφόρων διαστάσεων της πολιτικής μεταφορών και πρέπει να καταστεί παράγων για τη στήριξη της λήψης αποφάσεων.

Το προκείμενο σχέδιο δράσης για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών αποτελεί μια πολιτική πρωτοβουλία από σειρά ανάλογων που έχει δρομολογήσει ταυτοχρόνως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με σκοπό τη βελτίωση της αποδοτικότητας και της αειφορίας των εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη². Το πρόγραμμα παρουσιάζει διάφορες βραχυμεσοπρόθεσμες δράσεις που θα βοηθήσουν την Ευρώπη να αντιμετωπίσει τις σημερινές και μελλοντικές προκλήσεις και θα της εξασφαλίσει ανταγωνιστικό και αειφόρο σύστημα εμπορευματικών μεταφορών. Η εξωτερική διάσταση όλων αυτών των ενεργειών πρέπει να εξεταστεί στη βάση αποδοτικής ενσωμάτωσης τρίτων χωρών, και ειδικότερα γειτονικών, στην εφοδιαστική αλυσίδα.

1.1. Η μέχρι τώρα πορεία

Τον Ιούνιο του 2006 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση σχετικά με την εφοδιαστική εμπορευμάτων στην Ευρώπη³.

Το Δεκέμβριο του 2006 η ανακοίνωση και οι προτεινόμενοι σε αυτήν τομείς δράσης έλαβαν την υποστήριξη του Συμβουλίου μεταφορών συντάχθηκε⁴. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο γνωμοδότησε θετικά το Σεπτέμβριο του 2007⁵. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή επικρότησε θερμά την προσέγγιση που υιοθέτησε η Επιτροπή⁶.

Τα θέματα που εξετάζονται στο παρόν σχέδιο δράσης βασίζονται σε εκτεταμένες διαβουλεύσεις με τους συμφεροντούχους.

2. ΔΡΑΣΕΙΣ

2.1. ηλ-εμπορευματικές μεταφορές (e-Freight) και Νοήμονα Συστήματα Μεταφορών (N2M - ITS)

Οι προηγμένες Τεχνολογίες Πληροφοριών και Επικοινωνιών (ΤΠΕ) μπορούν να συμβάλουν ευρέως στη συντροπικότητα με βελτίωση της διοίκησης της υποδομής, της κυκλοφορίας και του στόλου, με διευκόλυνση του εντοπισμού και της ιχνηλασιμότητας εμπορευμάτων στα δίκτυα μεταφορών και με βελτίωση των επαφών μεταξύ επιχειρήσεων και διοικητικών υπηρεσιών. Παραμένει όμως αναγκαίο να υπερπηδηθούν ορισμένα εμπόδια για την ευρύτερη εξάπλωση και την απρόσκοπτη χρήση των ΤΠΕ στην εμπορευματική εφοδιαστική, στα οποία περιλαμβάνονται η ανεπαρκής τυποποίηση της αντίστοιχης ανταλλαγής πληροφοριών και η διαφορές δυνατοτήτων των παραγόντων της αγοράς όσον αφορά τη χρήση ΤΠΕ. Η χρησιμοποίηση των ΤΠΕ είναι δυνατόν να παρακωλύεται και από νομικής φύσεως απαιτήσεις. Επιπλέον πρέπει να ληφθούν υπόψη θέματα προστασίας δεδομένων και ιδιωτικής σφαίρας.

² Το θεματολόγιο της ΕΕ για τις εμπορευματικές μεταφορές, COM(2007)606.

³ COM(2006)336.

⁴ 12 Δεκεμβρίου 2006.

⁵ P6 TA(2007)0375.

⁶ TEN/262.

Η ιδέα των ηλ-εμπορευματικών μεταφορών σημαίνει ηλεκτρονική ροή πληροφοριών, χωρίς χρήση χαρτιού, όπου συνδυάζονται η φυσική ροή εμπορευμάτων με ιχνηλάτηση χωρίς χαρτί μέσω ΤΠΕ. Περιλαμβάνονται η δυνατότητα εντοπισμού και ιχνηλάτησης των εμπορευμάτων σε ολόκληρο το ταξίδι τους με διάφορους τρόπους μεταφοράς και η δυνατότητα αυτοματοποίησης της ανταλλαγής δεδομένων σχετικών με το περιεχόμενο για κανονιστικούς ή εμπορικούς σκοπούς. Αυτά θα γίνουν πρακτικότερα και οικονομικώς προσιτότερα με αναδυόμενες τεχνολογίες όπως η ραδιοσυχνική ταυτοποίηση (ΡΣΤ-RFID)⁷ και η χρήση του δορυφορικού συστήματος εντοπισμού θέσης Galileo. Τα εμπορεύματα πρέπει να είναι ταυτοποιήσιμα και εντοπίσιμα, ανεξαρτήτως μέσου με το οποίο μεταφέρονται. Αναγκαία συνθήκη για αυτό είναι να υπάρξουν τυποποιημένες διεπαφές στους διάφορους τρόπους μεταφοράς και να διασφαλιστεί η διαλειτουργικότητά τους διατροπικά.

Η ιδέα των ηλ-εμπορευματικών μεταφορών θα μπορούσε, μελλοντικά, να οδηγήσει σε «**εμπορευματικό Διαδίκτυο**» όπου οι πληροφορίες θα είναι διαθέσιμες επιγραμμικά κατά τρόπο ασφαλή, όπως συμβαίνει σήμερα με το «Διαδίκτυο για ανθρώπους». Ένα από τα χαρακτηριστικά της ιδέας αυτής είναι η δυνατότητα του χρήστη να βλέπει και να συγκρίνει επιγραμμικές πληροφορίες σχετικά με τις υπηρεσίες τις παρεχόμενες από επιχειρήσεις εμπορευματικών μεταφορών. Άλλο χαρακτηριστικό της αφορά τη διοικητική απλούστευση. Όπως δείχνει η εμπειρία, τα συστήματα πληροφοριών για διοικητικά δεδομένα μπορούν να χρησιμοποιούνται και για επικοινωνίες μεταξύ επιχειρήσεων.

Η πραγματοποίηση συστήματος ανταλλαγής πληροφοριών για θαλάσσιες δραστηριότητες από πλοίο προς ακτή, από ακτή προς πλοίο και μεταξύ όλων των συμφεροντούχων, με χρησιμοποίηση υπηρεσιών οι SafeSeaNet, LRIT (Ταυτοποίηση και Εντοπισμός Εξ Αποστάσεως) και AIS (Σύστημα Αυτόματης Ταυτοποίησης), θα συμβάλει σε ασφαλέστερη και εξυπηρετικότερη ναυτιλία και θα διευκολύνει τις εφοδιαστικές εργασίες, βελτιώνοντας με τον τρόπο αυτό την ολοκλήρωση των θαλάσσιων μεταφορών με άλλους τρόπους μεταφοράς («ηλ-ναυτιλία/e-maritime»).

Η ανέλιξη συστημάτων όπως το RIS (River Information Services – Υπηρεσίες Ποταμίων Πληροφοριών), το ERTMS (European Rail Traffic Management System - Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας), TAF (ΕμΤΕ) (Telematic Applications for rail Freight - Εμπορικές Τηλεπληροφορικές Εφαρμογές για το Σιδηρόδρομο) και VTMS (Vessel Traffic Management and Information Systems - Συστήματα Διαχείρισης Κυκλοφορίας και Πληροφόρησης για Πλοία) αποτελεί μαρτυρία για την πρόοδο που έχει επέλθει σε άλλους τρόπους μεταφοράς. Όμως στις οδικές μεταφορές η ανέλιξη των Νοημόνων Συστημάτων Μεταφοράς (ΝΣΜ) ως συμβολή στη βελτίωση της διαχείρισης της υποδομής και των εργασιών εφοδιαστικής είναι βραδεία. Κάποια στρατηγική για τη συνεκτική εξάπλωση των ΝΣΜ, με ενσωμάτωση των εξειδικευμένων απαιτήσεων των οδικών μεταφορών, θα μπορούσε να συντελέσει πολύ σε ουσιώδεις αλλαγές στην εφοδιαστική αλυσίδα.

Κατόπιν των ανωτέρω η Επιτροπή προετοιμάζει για το έτος 2008 μείζονα πρωτοβουλία σχετική με τα ΝΣΜ, με την οποία θα καταρτιστεί λεπτομερής χάρτης πορείας για την ανάπτυξη των ΝΣΜ και την εξάπλωσή τους στην Ευρώπη, με

⁷ COM(2007)96 τελικό.

ταυτόχρονη αντιμετώπιση του θέματος των κύριων τεχνολογικών εφαρμογών που σχετίζονται με την εμπορευματική εφοδιαστική.

ηλ-εμπορευματικές μεταφορές (e-Freight)

Σε συνεργασία με συμφεροντούχους, κατάρτιση χάρτη πορείας για να καταστούν πραγματικότητα οι ηλ-εμπορευματικές μεταφορές, όπου θα ακολουθείται η αρχή «Διαδίκτυο για εμπορευματικές μεταφορές» και θα προσδιορίζονται οι τομείς προβλημάτων όπου απαιτείται δράση της ΕΕ, όπως η τυποποίηση.

Καταληκτική ημερομηνία: Προσδιορισμός τομέων δράσης μέχρι το έτος 2009.

Εργασίες με αντικείμενο πρότυπο για ροές πληροφοριών ώστε να διασφαλίζονται η ολοκλήρωση και η διαλειτουργικότητα τρόπων σε επίπεδο δεδομένων και να εξασφαλίζεται ανοικτή και στιβαρή αρχιτεκτονική για τα δεδομένα, κατά κύριο λόγο όσον αφορά ροές δεδομένων μεταξύ επιχειρήσεων και διοικητικών υπηρεσιών και διοικητικών υπηρεσιών προς διοικητικές υπηρεσίες.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2010.

Ανάθεση εργασιών με αντικείμενο τυπικό σύνολο δεδομένων για την περιγραφή εμπορευμάτων, όπου περιλαμβάνονται οι κανονιστικές απαιτήσεις (λαμβανομένων ταυτόχρονα υπόψη των τρεχουσών απαιτήσεων για επικίνδυνα εμπορεύματα, ζώντα ζώα κλπ) και τεχνολογίες όπως η RFID.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2009.

Υποβολή πρότασης σχετικά με «ηλ-ναυτιλία» (e-maritime).

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2009.

Στο πλαίσιο του σχεδίου δράσης για τα ΝΣΠ:

Καθορισμός πλαισίου για την ανάπτυξη εφαρμογών ΝΣΜ αποκρινόμενων και στην εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών, όπου περιλαμβάνονται η επιτήρηση μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων και ζώντων ζώων, ο εντοπισμός και η ιχνηλασιμότητα καθώς και οι ψηφιακοί χάρτες.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2009.

Καθορισμός κανονιστικού πλαισίου για την τυποποίηση λειτουργικών προδιαγραφών ενιαίας διεπαφής (εποχούμενη μονάδα) για την παροχή και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ επιχειρήσεων και διοικητικών υπηρεσιών καθώς και επιχειρήσεων προς επιχειρήσεις.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2010.

Επιτάχυνση των εργασιών για την επίτευξη διαλειτουργικότητας στην ηλεκτρονική είσπραξη τελών⁸ και ενσωμάτωση των αναγκαίων συστατικών στοιχείων στην ενιαία διεπαφή.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2008.

2.2. Αειφόρος ποιότητα και αποδοτικότητα

2.2.1. Συνεχής διαδικασία για τα σημεία συμφόρησης

Το έτος 2006 οι συμφεροντούχοι κλήθηκαν να προσδιορίσουν επιχειρησιακού χαρακτήρα, σχετικά με την υποδομή και διοικητικού χαρακτήρα σημεία συμφόρησης, με αποτέλεσμα να αναφερθούν περίπου 500 σημεία. Η απογραφή αυτή παρέχει, για πρώτη φορά, συνολική εικόνα των συγκεκριμένων εμποδίων που αποτελούν κώλυμα για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη. Αντιπρόσωποι της βιομηχανίας και των δημοσίων αρχών δέχθηκαν εθελοντικά να αναλάβουν το ρόλο σημείων επαφής για παράγοντες του κλάδου της εφοδιαστικής και να συμβάλουν στην ανάλυση και την πρόταση λύσεων για τα αναφερθέντα σημεία συμφόρησης.

Συνέχιση του εγχειρήματος σχετικά με τα σημεία συμφόρησης στην εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών και επιτάχυνση των εργασιών για την εξεύρεση πρακτικών λύσεων όσον αφορά τα σημεία συμφόρησης, στις περιπτώσεις που αυτό είναι δυνατό, με ταυτόχρονη εξέταση του ενδεχομένου νομοθετικής δράσης, όταν αυτό απαιτείται.

Καταληκτική ημερομηνία: Δεν έχει οριστεί. Πρώτα αποτελέσματα μέχρι το έτος 2008.

2.2.2. Προσωπικό εφοδιαστικής εμπορευματικών μεταφορών και κατάρτισή του

Σε πολλούς τομείς εφοδιαστικής εμπορευματικών μεταφορών παρατηρούνται ελλείψεις ειδικευμένου προσωπικού. Γι' αυτό η ΕΕ, σε στενή συνεργασία με κοινωνικούς εταίρους, θα εξετάσει μέτρα για να γίνουν θελκτικότερα τα επαγγέλματα εφοδιαστικής και να ενθαρρυνθεί η κινητικότητα προσωπικού διασυνοριακά. Στο πλαίσιο αυτό τα όργανα πολιτικής για τη συνοχή (Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης) θα μπορούσαν να συμβάλουν στην άμβλυνση των ελλείψεων με επεμβάσεις των οποίων στόχος θα είναι η κατάρτιση (ενέργειες και υποδομή).

Επί του παρόντος η κατάρτιση που παρέχεται στην Ευρώπη από πανεπιστήμια και άλλους οργανισμούς παρουσιάζει μεγάλες διαφορές. Απαιτείται η καταβολή προσπαθειών για την εστίαση και την ενίσχυση των προσόντων του προσωπικού εφοδιαστικής, κυρίως με την ενίσχυση των δεξιοτήτων στις μεταφορές και τη στήριξη της διά βίου μάθησης. Στη συνοχή και στην ποιότητα της εκπαίδευσης στην Ευρώπη θα ήταν δυνατό να συμβάλει θετικά η καθιέρωση προαιρετικού ευρωπαϊκού τίτλου σπουδών για εφοδιαστές εμπορευματικών μεταφορών. Επιπλέον ο τίτλος αυτός θα μπορούσε να έχει ως στόχο όλα τα επίπεδα δεξιοτήτων, στις περιπτώσεις

⁸

Οδηγία 2004/52/ΕΚ.

που απαιτείται διαφοροποίηση μεταξύ απαιτήσεων είδων τομέα, ή να συνιστά βασικό τίτλο σπουδών για συμπληρωματική κατάρτιση είδια τομέα από τον ίδιο τον κλάδο. Με αμοιβαία αναγνωριζόμενους τίτλους σπουδών για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών και σχετικούς τομείς (π.χ. αποθήκευση) μπορεί να διευκολυνθεί η κινητικότητα. Είναι αναγκαίο να ληφθεί δεόντως υπόψη το υπάρχον καθεστώς από άποψη κατάρτισης.

Η Επιτροπή θα εργαστεί μαζί με τους κοινωνικούς εταίρους της Ευρώπης και άλλους συμφεροντούχους για να καταρτιστεί κατάλογος ελάχιστων προσόντων και κατάρτισης σε διάφορα επίπεδα εξειδίκευσης. Ο κατάλογος θα ενταχθεί σε πλαίσιο που θα μπορεί να εξασφαλίζει την αμοιβαία αναγνώριση τίτλων σπουδών.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2009.

Η Επιτροπή πρέπει κινήσει διάλογο με τους κοινωνικούς εταίρους της Ευρώπης για την εξεύρεση τρόπων βελτίωσης της θελκτικότητας των επαγγελματιών εφοδιαστικής εμπορευματικών μεταφορών και την προβολή ευκαιριών για να περιληφθεί η κατάρτιση στον τομέα της εφοδιαστικής στους στόχους επεμβάσεων πολιτικής της ΕΕ για τη συνοχή.

Καταληκτική ημερομηνία: Έναρξη έτος 2008 και εξέλιξη στη συνέχεια.

2.2.3. Βελτίωση επιδόσεων

Οι δείκτες επιδόσεων για εφοδιαστικές αλυσίδες εμπορευματικών μεταφορών αποτελούν χρήσιμα μέσα ενθάρρυνσης της ποιότητας εξυπηρέτησης. Οι δείκτες αυτοί μπορεί να χρησιμοποιούνται και για τη μέτρηση περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων. Ήδη υφίστανται δείκτες για τις συνδυασμένες μεταφορές με σιδηρόδρομο, για τις αεροπορικές μεταφορές και για τις ακτοπλοϊκές μεταφορές. Όμως μέχρι τώρα δεν υπάρχει κοινό σύστημα δεικτών επιδόσεων διατροφικά ή για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών.

Καθορισμός, σε συνεννόηση με τους συμφεροντούχους, ενός βασικού συνόλου γένειων δεικτών που θα μπορούσαν να υπηρετήσουν καλύτερα το στόχο μέτρησης και καταγραφής επιδόσεων (παραδείγματα: χάρη αειφορία, αποδοτικότητα κλπ) στις εφοδιαστικές αλυσίδες εμπορευματικών μεταφορών ώστε να ενθαρρυνθούν η μετάβαση σε αποδοτικότερους και καθαρότερους τύπους μεταφορών και γενικώς η βελτίωση της απόδοσης στην εφοδιαστική⁹. Στη συνέχεια η Επιτροπή θα εξετάσει το θέμα ενσωμάτωσης των δεικτών αυτών σε κώδικα βέλτιστης πρακτικής ή σε σύσταση.

Καταληκτική ημερομηνία: μέχρι το τέλος του έτους 2009.

2.2.4. Συγκριτική εξέταση διατροφικών τερματικών εγκαταστάσεων

Η αποδοτικότητα των διατροφικών τερματικών εγκαταστάσεων, περιλαμβανόμενων των λιμένων και των αερολιμένων, έχει κρίσιμη σημασία για τις επιδόσεις της

⁹ Απόφαση αριθ. 1600/2002/ΕΚ.

εφοδιαστικής. Για τις τερματικές εγκαταστάσεις αξίζει η καταβολή ιδιαίτερης προσπάθειας στη συγκριτική εξέταση, λαμβανόμενης ως αφετηρίας της προαναφερόμενης πρωτοβουλίας για την προώθηση των δεικτών επιδόσεων. Πρέπει να αναπτυχθεί σύνολο γένειων ευρωπαϊκών κριτηρίων αναφοράς (στατικών και δυναμικών) που να παρέχουν τη δυνατότητα περαιτέρω εξειδίκευσης σε τοπικό επίπεδο. Τα εν λόγω κριτήρια αναφοράς θα πρέπει να καθοριστούν σε στενή συνεργασία με τον κλάδο και θα πρέπει να διαδοθούν δεόντως.

Λόγω διαφοράς χαρακτηριστικών, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι σημαντικές διαφορές μεταξύ τερματικών εγκαταστάσεων χερσαίων μεταφορών, θαλάσσιων λιμένων, αερολιμένων και λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Εκπόνηση, από κοινού με τον κλάδο, δέσμης γένειων κριτηρίων αναφοράς (δυναμικών και στατικών) για τερματικές εγκαταστάσεις, αρχής γενομένης από πολυτροπικές τερματικές εγκαταστάσεις ενδοχώρας, και ενσωμάτωση των κριτηρίων αυτών σε κώδικα βέλτιστης πρακτικής ή σε συστάσεις καθώς και διάχυση των πληροφοριών των σχετικών με τα κριτήρια αυτά.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2010.

2.2.5. Προώθηση της βέλτιστης πρακτικής

Οι πολυτροπικές εμπορευματικές μεταφορές εξακολουθούν ακόμη να υποχρησιμοποιούνται σχετικώς. Αυτό μπορεί να οφείλεται σε έλλειψη γνώσεων για τα οφέλη των εναλλακτικών τρόπων, στην ολοκλήρωση τρόπων μεταφοράς ή στο επιπλέον κόστος της μεταφόρτωσης. Τα προβλήματα αυτά είναι δυνατό να αντιμετωπιστούν με ευρεία πρωτοβουλία για την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και την παροχή πρακτικής βοήθειας με χρησιμοποίηση δικτύων οργανισμών εφοδιαστικής καθώς και με την επέκταση του πεδίου ευθύνης των Κέντρων Προώθησης της Ακτοπλοΐας στην εφοδιαστική χερσαίων μεταφορών.

Επέκταση του ρόλου των Κέντρων Προώθησης της Ακτοπλοΐας και του ευρωπαϊκού τους δικτύου στην εφοδιαστική χερσαίων μεταφορών.

Καταληκτική ημερομηνία: δεν έχει οριστεί.

Σύσταση δικτύου μεταξύ οργανισμών εφοδιαστικής και προώθηση πρωτοβουλιών του κλάδου για την ανταλλαγή εμπειριών και τη διάχυση βέλτιστων πρακτικών.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2010.

2.2.6. Στατιστικά δεδομένα

Η διαθέσιμη ποσότητα στατιστικών πληροφοριών είναι σημαντική, όμως δεν διαγράφεται με αυτήν αξιόπιστη εικόνα της ευρωπαϊκής αγοράς εφοδιαστικής. Για την εκτίμηση της κατάστασης και της εξέλιξής της με την πάροδο του χρόνου πρέπει να αναπτυχθούν σχετικοί δείκτες και μέσα μέτρησης. Ταυτοχρόνως πρέπει να περιοριστεί στο ελάχιστο ο διοικητικός φόρτος στα κράτη μέλη ή στις επιχειρήσεις.

Η Επιτροπή, από κοινού με τους συμφεροντούχους, θα επανεξετάσει τη διαθεσιμότητα και θα καθορίσει τις απαιτήσεις σχετικά με δεδομένα για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών κατά τρόπο διατροφικό καθώς επίσης θα αποτιμήσει τις βελτιώσεις στη συλλογή στατιστικών στοιχείων.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2009.

2.3. Απλούστευση στις αλυσίδες μεταφορών

2.3.1. Απλούστευση συμμόρφωσης προς διοικητικές απαιτήσεις

Ο κλάδος της εφοδιαστικής πρέπει να τηρεί κανονιστικές απαιτήσεις που έχουν τη βάση τους σε διοικητικές εκτιμήσεις.

Η απλούστευση και η αποκέντρωση των ανταλλαγών στοιχείων σχετικών με εμπορεύματα είναι δυνατό να μειώσει ουσιαστικά το κόστος των κανονιστικών απαιτήσεων, ιδιαίτερα όταν χρησιμοποιούνται τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών. Ήδη η νομοθεσία που διέπει τον εκτελωνισμό παρέχει, μεταξύ άλλων, τη δυνατότητα να τίθενται σε ελεύθερη κυκλοφορία μη κοινοτικά αγαθά στο λιμένα ή να υπάγονται σε καθεστώς διαμετακόμισης για εκτελωνισμό σε τελωνείο προορισμού.

Η εργασία θα πρέπει να βασίζεται στις πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί σε συνέχεια της πρότασης απόφασης της Επιτροπής για ένα περιβάλλον χωρίς χαρτί για τα τελωνεία και τις εμπορικές επιχειρήσεις¹⁰. Η απόφαση περιέχει πλαίσιο με βάση το οποίο τα στοιχεία τα παρεχόμενα από οικονομικούς φορείς δίδονται μόνο άπαξ («μοναδική θυρίδα») καθώς επίσης τα εμπορεύματα ελέγχονται από τις αρμόδιες αρχές κατά τον ίδιο χρόνο και στον ίδιο χώρο («μονοαπευθυντική διοικητική διαδικασία»).

Η Επιτροπή θα εργαστεί για «ευρωπαϊκό χώρο θαλάσσιων μεταφορών χωρίς εμπόδια», όπου θα είναι δυνατή η αξιόπιστη και ασφαλής παρακολούθηση τόσο του πλου όσο και των εμπορευμάτων, με αποτέλεσμα μειωμένη ανάγκη μεμονωμένων ελέγχων σε πράξεις μεταφοράς μεταξύ κοινοτικών λιμένων. Αυτό θα συμβάλει στη δυνατότητα να επωφεληθεί πλήρως η ακτοπλοΐα από την εσωτερική αγορά.

Δημιουργία μοναδικής θυρίδας (μοναδικό σημείο πρόσβασης) και μονοαπευθυντικής διοικητικής διαδικασίας για τις διοικητικές διαδικασίες σε όλους τους τρόπους.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2012.

Κατάρτιση νομοθετικής πρότασης για την απλούστευση και τη διευκόλυνση της ακτοπλοΐας, με στόχο χώρο θαλάσσιων μεταφορών χωρίς εμπόδια.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2008

¹⁰

COM(2005)609.

2.3.2. *Ενιαίο έγγραφο μεταφοράς*

Σήμερα απαιτείται να συνοδεύονται τα εμπορεύματα κατά τη μεταφορά τους από ένα έγγραφο μεταφοράς¹¹. Συνήθως αυτά τα έγγραφα μεταφοράς προσιδιάζουν στους διάφορους τρόπους μεταφοράς. Υπάρχουν έγγραφα πολυτροπικών μεταφορών, τα οποία όμως δεν χρησιμοποιούνται αρκετά ευρέως σε ηλεκτρονικό μορφότυπο. Έτσι η Επιτροπή θα εργασθεί για την καθιέρωση ενιαίου ευρωπαϊκού εγγράφου μεταφοράς που θα μπορεί να χρησιμοποιείται σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, οπότε θα διευκολυνθούν οι πολυτροπικές εμπορευματικές μεταφορές και θα βελτιωθεί το πλαίσιο που προσφέρεται με πολυτροπικές φορτωτικές ή με πολυτροπικά δηλωτικά. Θα εξετάσει τις δυνατότητες να καταστεί το έγγραφο αυτό προαιρετικό και να είναι διαθέσιμο σε ηλεκτρονικό μορφότυπο.

Σε συνεννόηση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, η Επιτροπή θα εξετάσει τις λεπτομέρειες και την προστιθέμενη αξία της καθιέρωσης ενιαίου εγγράφου μεταφοράς για κάθε μεταφορά αγαθών, ανεξαρτήτως τρόπου. Στην συνέχεια η Επιτροπή θα ασχοληθεί με την κατάρτιση της ενδεδειγμένης νομοθετικής πρότασης.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2009.

2.3.3. *Ευθύνη*

Οι πολυτροπικές μεταφορές πλήττονται λόγω κόστους τριβών, οφειλόμενων στην απουσία ομοιόμορφου, διατροπικού καθεστώτος ευθύνης. Οι εργασίες για τη δημιουργία πολυτροπικού κανονιστικού μηχανισμού για τις ευθύνες εξελίσσονται σε παγκόσμιο επίπεδο (UNCITRAL) αλλά, λόγω βραδείας προόδου, η Επιτροπή θα αρχίσει να αναζητεί άλλες λύσεις για την Ευρώπη:

- (1) Θα ήταν δυνατό να εξεταστεί η λύση νομικής πράξης με τυπική ρήτρα περί ευθυνών για όλες τις πράξεις μεταφοράς. Θα μπορούσε να επιλεγεί ρήτρα για απουσία συμφωνίας, με την έννοια ότι αν μεταξύ των μερών δεν συμφωνηθεί τίποτε άλλο σε σύμβαση μεταφοράς, θα πρέπει να ισχύει αυτομάτως η τυπική αυτή ρήτρα. Επί πλέον τα συμβαλλόμενα μέρη θα μπορούν να την αναφέρουν ρητά στη σύμβαση μεταφοράς.
- (2) Κενά μεταξύ υφιστάμενων διεθνών καθεστώτων σχετικά με την ευθύνη θα ήταν δυνατό να αντιμετωπιστούν έτσι ώστε να παρέχεται κάλυψη για τα μέρη της εφοδιαστικής αλυσίδας που επί του παρόντος βρίσκονται μεταξύ των βασιζόμενων σε τρόπους καθεστώτων για την ευθύνη.

Εκτίμηση της ανάγκης εισαγωγής στην ΕΕ μιας τυπικής ρήτρας περί ευθύνης (για απουσία συμφωνίας).

Καταληκτική ημερομηνία: διαβουλεύσεις μέχρι το έτος 2008, ενδεχόμενη πρόταση το έτος 2009.

¹¹ Κανονισμός αριθ. 11/60 και οδηγία 92/106/EK.

Εκτίμηση της ανάγκης νομικού μέσου για να καταστεί δυνατή η πλήρης κάλυψη των υφιστάμενων βασιζόμενων σε τρόπους διεθνών καθεστώτων για την ευθύνη σε ολόκληρη την πολυτροπική εφοδιαστική αλυσίδα.

Καταληκτική ημερομηνία: διαβουλεύσεις μέχρι το έτος 2009, ενδεχόμενη πρόταση το έτος 2010.

2.3.4. Προστασία

Η προστασία σχετίζεται με την κάλυψη και την πρόληψη για εκ προθέσεως ενέργειες εγκληματικές, ληστείας και παράνομες, όπως η τρομοκρατία. Σε βαθμό αύξοντα η προστασία έχει καταστεί αναπόσπαστο μέρος της ποιότητας της εφοδιαστικής και των ανταγωνιστικών της επιδόσεων. Όσον αφορά την προστασία στην εφοδιαστική αλυσίδα για το εξωτερικό εμπόριο, ο τελωνειακός κώδικας¹² αναθεωρήθηκε και εισήχθη η έννοια του Εξουσιοδοτημένου οικονομικού φορέα ενώ ταυτοχρόνως ορίζονται απαιτήσεις για την ασφάλεια και την προστασία από το έτος 2008 και μετά.

Είναι ανάγκη να υπάρξει κάποιος συγκερασμός μεταξύ διαδικασιών προστασίας που πληρούν τις υψηλότερες δυνατές απαιτήσεις και της ελεύθερης ροής του εμπορίου. Παραδείγματος χάρη, πριν από τη λήψη αποφάσεων θα έπρεπε να έχουν εξεταστεί προσεκτικά η συνολική προστιθέμενη αξία και οι εν γένει επιπτώσεις στις εμπορικές ροές του πλήρους, κατά 100%, ελέγχου ασφαλείας των εμπορευματοκιβωτίων. Για την αποφυγή καθυστερήσεων μπορεί να χρησιμοποιηθούν νοήμονες τεχνολογίες. Για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων των απαιτήσεων προστασίας στις εμπορικές ροές είναι δυνατή η χρήση της τυποποίησης και βέλτιστων πρακτικών.

Η αναθεώρηση της νομοθεσίας για την προστασία στη θάλασσα και την προστασία λιμένων θα δώσει την ευκαιρία να εκτιμηθούν οι απαιτήσεις για την πρόσβαση στους λιμένες και να εξεταστεί η ανάπτυξη ευρωπαϊκού στερεοτύπου για πολλαπλού σκοπού κάρτες πρόσβασης.

Έναρξη της προώθησης ευρωπαϊκών προτύπων, σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία, διεθνών συμβάσεων και διεθνών προτύπων, για τη διευκόλυνση της ασφαλούς ένταξης τρόπων μεταφοράς στην εφοδιαστική αλυσίδα.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2008.

Απλούστευση απαιτήσεων για την πρόσβαση σε λιμένες, στο πλαίσιο των εργασιών για κατευθυντήριες γραμμές και ελάχιστα πρότυπα όσον αφορά την προστασία στη θάλασσα και την προστασία λιμένων.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2008.

¹²

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 648/2005.

2.4. Διαστάσεις οχημάτων και πρότυπα φόρτωσης

Αν και η ευρωπαϊκή νομοθεσία¹³ θέτει γενικής εμβέλειας περιορισμούς για τις διαστάσεις και τα βάρη οχημάτων στις διεθνείς οδικές μεταφορές και για τις διαστάσεις στις εθνικές μεταφορές, αφήνει κάποια περιθώρια ελιγμών στα κράτη μέλη. Το γεγονός αυτό αποτελεί παράμετρο ασυνέπειας για τις επιχειρήσεις και καθιστά δυσχερέστερη την αστυνόμευση. Ταυτοχρόνως, με τις τεχνολογικές εξελίξεις και τις μεταβαλλόμενες απαιτήσεις στις μεταφορές τίθενται ερωτήματα σχετικά με τα υφιστάμενα πρότυπα. Συνεπώς, ενώ θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι παρουσιάζεται ευκαιρία να αναθεωρηθεί η ισχύουσα ευρωπαϊκή νομοθεσία, είναι αναγκαίο να εξεταστούν οι ενδεχόμενες επιπτώσεις τυχόν τροποποίησης των υφιστάμενων ορίων στην οδική ασφάλεια, στην ενεργειακή απόδοση, στις εκπομπές CO₂, στις επιβλαβείς εκπομπές, στην οδική υποδομή και στις διατροφικές πράξεις μεταφοράς, περιλαμβανόμενων των συνδυασμένων μεταφορών. Επίσης θα πρέπει να εκτιμηθεί το ενδεχόμενο ανάγκης αυστηρότερων κριτηρίων για τα οχήματα, τον τεχνικό τους εξοπλισμό και τους οδηγούς καθώς και περιορισμών σχετικών με την επιλογή δρομολογίου.

Για να διευκολυνθεί η μεταφόρτωση μεταξύ τρόπων μεταφοράς και να ληφθούν υπόψη οι τεχνολογικές εξελίξεις, θα πρέπει να τροποποιηθεί η πρόταση οδηγίας για τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης¹⁴, ώστε να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα των διατροφικών εμπορευματικών μεταφορών. Σκοπός της πρότασης είναι αφενός η μείωση του κόστους λόγω τριβών σε πράξεις διακίνησης μεταξύ τρόπων με τυποποίηση ορισμένων χαρακτηριστικών της διακίνησης που αφορούν τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης και αφετέρου η βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών με την εισαγωγή περιοδικής επιθεώρησης όλων των μονάδων. Πρέπει να δοθεί σε καθένα από τους οργανισμούς τυποποίησης της ΕΕ εντολή για την κατάρτιση νέων προτύπων σχετικά με μονάδες φόρτωσης, που θα μπορεί να χρησιμοποιούνται σε όλους τους τρόπους μεταφοράς.

Μελέτη των εναλλακτικών λύσεων σχετικά με την τροποποίηση των προτύπων για βάρη και διαστάσεις οχημάτων και εξέταση της προστιθέμενης αξίας της επικαιροποίησης της οδηγίας 96/53/EK.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2008.

Επικαιροποίηση της πρότασης του 2003 σχετικά με τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης, ώστε να ανταποκρίνεται στην τεχνική πρόοδο.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2007.

Κατάρτιση εντολής για την τυποποίηση βέλτιστης ευρωπαϊκής διατροφικής μονάδας φόρτωσης που θα μπορεί να χρησιμοποιείται σε όλους τους τρόπους επιφανείας.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2007.

¹³ Οδηγία 96/53/EK.

¹⁴ COM(2003)155 τελικό.

Εξέταση της συμβατότητας μονάδων φόρτωσης χρησιμοποιούμενων σε αεροπορικές μεταφορές και σε άλλους τρόπους και, ενδεχομένως, διατύπωση προτάσεων.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2010.

2.5. «Πράσινοι» διάδρομοι μεταφοράς εμπορευμάτων

Η ιδέα των διαδρόμων για μεταφορές χαρακτηρίζεται από συγκέντρωση εμπορευματικής κίνησης μεταξύ σημαντικών κόμβων και από σχετικά μακρές αποστάσεις μεταφοράς. Κατά μήκος αυτών των διαδρόμων η βιομηχανία θα ενθαρρυνθεί να προσφεύγει στη συντροπικότητα και στις προηγμένες τεχνολογίες ώστε να εξυπηρετείται κίνηση αυξανόμενων ποσοτήτων με ταυτόχρονη προώθηση της περιβαλλοντικής αειφορίας και της ενεργειακής απόδοσης. Οι «πράσινοι» διάδρομοι μεταφορών θα αντικατοπτρίζουν μια ολοκληρωμένη έννοια της μεταφοράς, όπου η ακτοπλοΐα, ο σιδηρόδρομος, η εσωτερική ναυσιπλοΐα και οι οδικές μεταφορές αλληλοσυμπληρώνονται, ώστε να παρέχουν τη δυνατότητα επιλογής περιβαλλοντικά φιλικών μεταφορών. Οι διάδρομοι θα πρέπει να διαθέτουν επαρκείς εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης σε στρατηγικές θέσεις (όπως θαλάσσιοι λιμένες, λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, χώροι διαλογής και λοιπές τερματικές και άλλες εγκαταστάσεις σχετικές με την εφοδιαστική) και σημεία εφοδιασμού, αρχικώς για βιοκαύσιμα και, στη συνέχεια, για άλλες μορφές οικολογικά φιλικών μέσων κίνησης. Οι «πράσινοι» διάδρομοι θα μπορούσε να χρησιμοποιηθούν για πειραματισμό με περιβαλλοντικώς φιλικές, καινοτόμες μονάδες μεταφοράς και με προηγμένες εφαρμογές ΝΣΠ. Για την προαγωγή του στόχου αυτού συνδυάζονται ορισμένες πρωτοβουλίες, στις οποίες περιλαμβάνονται το σιδηροδρομικό δίκτυο εμπορευματικού προσανατολισμού, οι θαλάσσιες αρτηρίες και το πρόγραμμα δράσης NAIADES. Δεν πρέπει να διαφεύγουν της προσοχής οι ευκαιρίες που προσφέρουν οι κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με το ΔΕΔ-Μ για την ανάπτυξη και την ολοκλήρωση πολυτροπικών αλυσίδων μεταφορών.

Το ζήτημα της θεμιτής και αμερόληπτης πρόσβασης σε διαδρόμους και σε εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης αποτελεί απαίτηση για τη συντροπικότητα και πρέπει να αντιμετωπιστεί. Περιορισμοί πρόσβασης στην αγορά για πράξεις σε τερματικές εγκαταστάσεις, μεταξύ άλλων σε λιμένες και σε χώρους διαλογής, είναι δυνατό να έχουν επιπτώσεις στους πελάτες των εγκαταστάσεων αυτών. Η ανοικτή και αμερόληπτη πρόσβαση των επιχειρήσεων και των πελατών αυτών των εγκαταστάσεων θα πρέπει να εξασφαλίζεται όπως προβλέπουν οι κανόνες της Συνθήκης.

Καθορισμός «πράσινων» διαδρόμων μεταφορών και οργάνωση της συνεργασίας μεταξύ αρχών και επιχειρήσεων εφοδιαστικής εμπορευματικών μεταφορών ώστε να προσδιοριστούν βελτιώσεις με σκοπό να εξασφαλιστεί επαρκής υποδομή για αειφόρες μεταφορές.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2008.

Ενίσχυση «πράσινων» διαδρόμων στο ΔΕΔ-Μ και στις προτεραιότητες του προγράμματος Marco Polo.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2010.

Ανάπτυξη σιδηροδρομικού δικτύου με εμπορευματικό προσανατολισμό.

Καταληκτική ημερομηνία: Πρόταση μέχρι το έτος 2008. Όργανο διαδρόμου: μέχρι το έτος 2012.

Προώθηση του καθορισμού και της αναγνώρισης θαλάσσιων αρτηριών, μεταξύ άλλων με βελτίωση του συντονισμού διάφορων πηγών χρηματοδότησης.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2008.

Εφαρμογή του προγράμματος NAIADES για εσωτερική ναυσιπλοΐα.

Καταληκτική ημερομηνία: πλήρης εκτέλεση μέχρι το έτος 2013.

2.6. Εφοδιαστική αστικών εμπορευματικών μεταφορών

Η εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών παρουσιάζει σημαντική αστική διάσταση. Η διανομή σε αστικά κέντρα απαιτεί αποδοτικές διεπαφές μεταξύ υπεραστικών αποστολών σε μακρές αποστάσεις και διανομή στον τελικό προορισμό σε μικρές αποστάσεις. Επιπλέον, η διαδικασία διανομής μεταξύ κέντρων παραγωγής και πελατών εντός αστικών περιοχών απαιτείται να είναι αποδοτική και καθαρή.

Με ολιστική θεώρηση θα μπορούσε να καλύπτονται οι εμπορευματικές μεταφορές και να δίδεται προσοχή σε παραμέτρους χωροταξίας, σε περιβαλλοντικά θέματα και στη διαχείριση της κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με μερικούς άλλους παράγοντες. Η διευκόλυνση της διαχείρισης της ζήτησης εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών θα πρέπει να αποτελέσει αναπόσπαστο μέρος της πολεοδομίας και προσφέρει ευκαιρίες για την εξάπλωση καινοτομικών λύσεων βασιζόμενων σε ΤΠΕ.

Η Επιτροπή θα ενθαρρύνει την ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ αντιπροσώπων αστικών περιοχών ώστε να βοηθηθεί η εκπόνηση κάποιας δέσμης συστάσεων, βέλτιστων πρακτικών, δεικτών ή προτύπων για εφοδιαστική αστικών μεταφορών, όπου περιλαμβάνονται η διανομή εμπορευμάτων και τα οχήματα διανομής.

Καταληκτική ημερομηνία: σχέδιο δράσης για τις αστικές μεταφορές το έτος 2008.

Διατύπωση συστάσεων σχετικά με από κοινού συμφωνούμενα κριτήρια αναφοράς ή δείκτες επιδόσεων για τη μέτρηση της απόδοσης και της αειφορίας της διανομής και των τερματικών εγκαταστάσεων και, γενικότερα, σχετικά με την εφοδιαστική και το σχεδιασμό των αστικών μεταφορών.

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2011.

Ενίσχυση του εμπορευματικού μέρους του φόρουμ CIVITAS για την επίτευξη καλύτερου συντονισμού, ή ολοκλήρωσης, μεταξύ επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών και μεταξύ εφοδιαστικής υπεραστικών (μακρών αποστάσεων) και εφοδιαστικής αστικών μεταφορών. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε ένα ολοκληρωμένο “CIVITAS Freight” (CIVITAS για εμπορεύματα).

Καταληκτική ημερομηνία: έτος 2010.

3. ΑΤΕΝΙΖΟΝΤΑΣ ΠΡΟΣ ΤΟΜΕΛΛΟΝ

Σκοπός των ενεργειών που περιγράφονται ανωτέρω είναι να βοηθήσουν τον κλάδο της εφοδιαστικής εμπορευματικών μεταφορών στην πορεία προς μακροπρόθεσμη αποδοτικότητα και ανάπτυξη με την αντιμετώπιση θεμάτων όπως η συμφόρηση, η ρύπανση και ο θόρυβος, οι εκπομπές CO₂ και η εξάρτηση από ορυκτά καύσιμα που – αν αφεθούν ανεξέλεγκτα - θα μπορούσε να θέσουν σε κίνδυνο την αποδοτικότητά του. Οι ενέργειες αυτές πρέπει να συνοδεύονται από εργασίες μακροπρόθεσμης προοπτικής, αναλαμβανόμενες από κοινού με τα κράτη μέλη, ώστε να δημιουργηθεί κοινή βάση για επενδύσεις στα συστήματα εμπορευματικών μεταφορών του μέλλοντος.

Το έτος 2010 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση σχετικά με την πρόοδο που θα έχει επιτευχθεί στην εφαρμογή του σχεδίου δράσης. Η έκθεση θα δώσει επίσης την ευκαιρία να καθοριστούν οι περαιτέρω ενέργειες οι οποίες θα απαιτηθούν στους τομείς που περιγράφονται ανωτέρω και να εξελιχθεί η πολιτική εφοδιαστικής εμπορευματικών μεταφορών της ΕU ανάλογα με το οικονομικό πλαίσιο και τις τεχνολογικές εξελίξεις.