



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 18.10.2007
KOM(2007) 607 wersja ostateczna

KOMUNIKAT KOMISJI

Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego

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

KOMUNIKAT KOMISJI

Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego

1. WPROWADZENIE

W śródkresowym przeglądzie białej księgi z 2001 r.¹ podkreślono kluczową rolę logistyki dla zapewnienia w Europie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju i konkurencji oraz dla realizacji innych celów, takich jak poprawa stanu czystości środowiska, bezpieczeństwo dostaw energii czy bezpieczeństwo i ochrona transportu.

Logistyka transportu towarowego zajmuje się planowaniem, organizacją, kontrolą i realizacją transportu towarowego oraz zarządzaniem nim w ramach łańcucha dostaw. Jest jedną z sił napędzających konkurencyjność w Europie i tym samym wnosi istotny wkład w odnowioną strategię lizbońską na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Sieci produkcyjne i dystrybucyjne, organizując transport surowców naturalnych i gotowych towarów na obszarze Unii i poza nią, polegają na wysokiej jakości, wydajnych łańcuchach logistycznych. Logistyka jest przede wszystkim działalnością gospodarczą i realizowana jest przez przedsiębiorstwa, niemniej jednak władze mają do odegrania oczywistą rolę w zakresie stworzenia właściwych warunków ramowych.

Według szacunkowych danych udział sektora logistycznego w Europie sięga niemal 14 % PKB. W ostatnich latach wskaźnik wzrostu sektora logistycznego przewyższał średni wskaźnik wzrostu gospodarek państw członkowskich. Np. wartość handlu wewnętrznego i zewnętrznego UE wzrosła od 1999 r. o 55 %. Wzrost ten zawdzięczamy integracji europejskiej, liberalizacji i stosunkowo niskim kosztom transportu towarowego, co zaowocowało zmianami w zakresie działań produkcyjnych i handlowych zarówno w samej UE, jak i w skali globalnej. Jedną z konsekwencji tego wzrostu jest to, że rozwój handlu kontenerowego i żeglugi liniowej prowadzi do dużego zagęszczenia ruchu w niektórych portach morskich i na trasach łączących porty z lokalizacjami w głębi kraju.

W Europie działa kilka przedsiębiorstw logistycznych będących światowymi liderami w branży. Dobrze funkcjonujące unijne zasady ramowe mogą stanowić swoistą platformę służącą wymianie poglądów na tematy związane z logistyką z innymi partnerami handlowymi.

Politykę w dziedzinie logistyki należy rozwijać na wszystkich poziomach zarządzania. Istnieje rosnąca potrzeba przyjęcia przez Unię Europejską spójnego podejścia do logistyki, które zapewni możliwość wzmocnionej współpracy i koordynacji między różnymi płaszczyznami polityki transportowej i które musi stać się najistotniejszym czynnikiem brany pod uwagę przy podejmowaniu decyzji.

¹ COM(2006) 314.

Niniejszy plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego należy do całej serii inicjatyw jednocześnie rozpoczętych przez Komisję Europejską w celu poprawy wydajności transportu towarowego w Europie i zmniejszenia obciążenia, jakie stanowi dla środowiska naturalnego². Przedstawiono w nim szereg krótko- i średnioterminowych działań, które pomogą Europie sprostać obecnym i przyszłym wyzwaniom oraz zapewnią jej konkurencyjny i zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju system transportu towarowego. Konieczne będzie uwzględnienie zewnętrznego wymiaru wszystkich tych działań, mając na uwadze skuteczne włączenie krajów trzecich, a zwłaszcza krajów sąsiadujących, w łańcuch logistyczny.

1.1. Dotychczasowy przebieg działań

W czerwcu 2006 r. Komisja Europejska wydała komunikat pt. „Logistyka transportu towarowego w Europie”³.

Komunikat oraz zaproponowane w nim obszary działań uzyskały poparcie Rady ds. Transportu w grudniu 2006 r.⁴ Parlament Europejski pozytywnie zaopiniował komunikat we wrześniu 2007 r.⁵ Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wyraził zadowolenie z faktu przyjęcia przez Komisję tego podejścia⁶.

Tematy omówione w niniejszym planie działań zostały oparte na szeroko zakrojonych konsultacjach z zainteresowanymi stronami.

2. DZIAŁANIA

2.1. Elektroniczny transport towarowy (e-Freight) i inteligentne systemy transportowe (ITS)

Zaawansowane technologie teleinformatyczne mogą w istotny sposób przyczynić się do wzmocnienia współmodalności transportu poprzez poprawę zarządzania infrastrukturą, ruchem i taborami, usprawnienie systemu identyfikacji i śledzenia przesyłek na obszarze działania sieci transportowych oraz lepszą komunikację przedsiębiorstw z administracją publiczną. W tym celu należy jednak pokonać szereg przeszkód utrudniających powszechniejsze i spójniejsze wykorzystanie technologii teleinformatycznych w logistyce transportu towarowego, do których należą niewystarczająca standaryzacja w zakresie wymiany odpowiednich informacji oraz zróżnicowane kompetencje działających na rynku podmiotów w zakresie stosowania tych technologii. Stosowanie rozwiązań teleinformatycznych mogą także hamować wymogi prawne. Należy również pamiętać o kwestiach bezpieczeństwa i ochrony prywatności danych.

Pod pojęciem elektronicznego transportu towarowego kryje się wizja pozbawionego postaci fizycznej, elektronicznego obiegu informacji, który pozwala na elektroniczne śledzenie fizycznego przepływu towarów za pomocą systemów teleinformatycznych.

² Agenda UE w sprawie transportu towarowego, COM(2007)606.

³ COM(2006)336.

⁴ 12 grudnia 2006 r.

⁵ P6_TA(2007)0375.

⁶ TEN/262.

Umożliwia to identyfikację i śledzenie towarów na całej trasie podróży różnymi formami transportu oraz zautomatyzowanie procesu wymiany danych dla celów regulacyjnych i handlowych. Rozwijające się technologie, takie jak identyfikacja radiowa (RFID)⁷ lub system nawigacji satelitarnej Galileo, uczynią to narzędzie praktyczniejszym i szerzej dostępnym. Identyfikacja i lokalizacja towarów powinna być możliwa niezależnie od formy transportu. Niezbędnym warunkiem jest zainstalowanie standardowych interfejsów w ramach różnych form transportu oraz zapewnienie ich wzajemnej interoperacyjności.

W przyszłości koncepcja elektronicznego transportu towarowego mogłaby doprowadzić do powstania „**Internetu dla transportu towarowego**”, umożliwiającego bezpieczne udostępnianie informacji w sieci, podobnie jak dziś ma to miejsce w przypadku „Internetu dla ludzi”. Jedną z charakterystycznych cech tego systemu byłaby możliwość obserwacji i porównywania w sieci informacji dotyczących usług świadczonych przez różne przedsiębiorstwa transportu towarowego. System pozwoliłby także uprościć procedury administracyjne. Z doświadczenia wiadomo, że systemy informatyczne obejmujące dane administracyjne mogą także służyć komunikacji między przedsiębiorstwami.

Wdrożenie systemu wymiany informacji morskich przekazywanych ze statku na ląd, z lądu na statek oraz pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi stronami, przy użyciu takich usług jak SafeSeaNet, system identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (LRIT) oraz system automatycznej identyfikacji (AIS), ułatwi prowadzenie bezpieczniejszych i bardziej celowych operacji nawigacyjnych i logistycznych, wspierając w ten sposób integrację transportu morskiego z innymi formami transportu (system „e-maritime”).

Wdrożenie takich systemów jak RIS (usługi informacji rzecznej), ERTMS (europejski system zarządzania ruchem kolejowym), TAF (aplikacje telematyczne dla kolejowych przewozów towarowych) i VTMS (zarządzanie ruchem statków i usługi informacyjne) świadczy o postępie, jaki został dokonany w zakresie innych środków transportu. Jednakże proces wdrażania w transporcie drogowym inteligentnych systemów transportowych (ITS), mających pomóc w lepszym zarządzaniu infrastrukturą i operacjami przewozowymi, przebiega wolno. Spójna strategia wdrażania ITS, zawierająca szczegółowe wymogi dotyczące drogowego transportu towarów, na przykład w zakresie systemów nawigacji, tachografów cyfrowych i systemów pobierania opłat, mogłaby znacząco przyczynić się do istotnych zmian w łańcuchu logistycznym.

W związku z tym Komisja przygotowuje obecnie ważną inicjatywę dotyczącą inteligentnych systemów transportowych na 2008 r., w ramach której opracowany zostanie szczegółowy plan działań na rzecz rozwoju i wdrożenia ITS w Europie, z uwzględnieniem najważniejszych zastosowań technicznych istotnych dla logistyki transportu towarowego.

Elektroniczny transport towarowy (e-Freight)
--

⁷ COM(2007) 96 wersja ostateczna.

Opracowanie, we współpracy z zainteresowanymi stronami, planu działań na rzecz wdrożenia elektronicznego transportu towarowego, któremu towarzyszyć będzie rozwinięcie koncepcji „Internetu dla transportu towarowego” i wskazanie obszarów, w których wymagane są działania na szczeblu europejskim, np. normalizacja.

Termin: wskazanie obszarów działań do 2009 r.

Określenie standardowych przepływów informacji w celu zapewnienia integracji i interoperacyjności form transportu pod względem danych, oraz w celu dostarczenia otwartej, stabilnej architektury danych przede wszystkim na potrzeby przepływu danych z przedsiębiorstw do administracji oraz między samymi instytucjami administracyjnymi.

Termin: 2010 r.

Zlecenie opracowania standardowego zestawu danych opisujących transport towarowy, w tym na potrzeby wymogów regulacyjnych (z uwzględnieniem bieżących przepisów dotyczących towarów niebezpiecznych, żywych zwierząt itp.) oraz rozwiązań technicznych, takich jak RFID.

Termin: 2009 r.

Złożenie wniosku w sprawie systemu „e-maritime”.

Termin: 2009 r.

W kontekście planu działań na rzecz ITS:

Opracowanie ramowych zasad rozwoju zastosowań inteligentnych systemów transportowych, obejmujących także kwestie logistyki transportu towarowego, w tym monitorowanie transportu towarów niebezpiecznych i żywych zwierząt, identyfikacja i śledzenie towarów oraz mapy cyfrowe.

Termin: 2009 r.

Opracowanie ram regulacyjnych w zakresie normalizacji specyfikacji funkcjonalnych dotyczących jednolitego interfejsu (jednostka pokładowa) na potrzeby dostarczania i wymiany informacji między przedsiębiorstwami a administracją oraz między samymi przedsiębiorstwami.

Termin: 2010 r.

Przyspieszenie tempa prac nad interoperacyjnością elektronicznego systemu pobierania opłat⁸ i wprowadzenie niezbędnych elementów do jednolitego interfejsu.

Termin: 2008 r.

⁸

Dyrektywa 2004/52/WE.

2.2. Trwała jakość i wydajność

2.2.1. Ciągła eliminacja wąskich gardeł

W 2006 r. zainteresowane strony wezwano do wskazania operacyjnych, infrastrukturalnych i administracyjnych „wąskich gardeł”, w wyniku czego powstało zestawienie liczące prawie 500 pozycji. Z zestawienia tego wyłania się po raz pierwszy pełny obraz konkretnych przeszkód utrudniających funkcjonowanie logistyki transportu towarowego w Europie. Przedstawiciele sektora i władz publicznych dobrowolnie zgłosili chęć służenia w charakterze punktów kontaktowych dla podmiotów z branży logistycznej, a także służenia pomocą w zbadaniu i zaproponowaniu rozwiązań dla zgłoszonych wąskich gardeł.

Ciągła eliminacja wąskich gardeł w obszarze logistyki transportu towarowego i szybsze tempo prac w celu wskazania praktycznych rozwiązań problemu wąskich gardeł tam, gdzie jest to możliwe, włącznie z podjęciem działań prawnych, jeśli zaistnieje taka konieczność.

Termin: działanie bezterminowe. Pierwsze wyniki do 2008 r.

2.2.2. Pracownicy i szkolenia w sektorze logistyki transportu towarowego

Logistyka transportu towarowego boryka się w wielu obszarach z problemem niedoboru wykwalifikowanych pracowników. Z tego względu UE, w ścisłej współpracy z partnerami społecznymi, zbada sposoby podniesienia atrakcyjności zawodów logistycznych i zwiększenia mobilności pracowników z różnych państw. Do złagodzenia tych problemów wykorzystać można instrumenty polityki spójności (Europejski Fundusz Społeczny i Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego), kierując środki na interwencje w zakresie szkoleń (na działania i infrastrukturę).

Obecnie szkolenia oferowane przez szkoły wyższe i inne instytucje w Europie są bardzo zróżnicowane. Niezbędne jest podejmowanie wysiłków w celu ukierunkowania i doskonalenia kwalifikacji personelu logistycznego, zwłaszcza poprzez pogłębianie kompetencji w dziedzinie transportu oraz wspieranie uczenia się przez całe życie. Pozytywny wpływ na spójność i jakość szkoleń organizowanych w Europie miałyby dobrowolny europejski certyfikat dla logistyków transportu towarowego. Mógłby on także obejmować wszystkie poziomy umiejętności, w stosownych przypadkach uwzględniać zróżnicowane wymagania poszczególnych sektorów lub stanowić podstawę dla dodatkowych, specjalistycznych szkoleń organizowanych przez samą branżę. Do ułatwienia mobilności przyczynić się może system wzajemnego uznawania uprawnień z zakresu logistyki transportu towarowego i powiązanych obszarów (np. magazynowania). Należy we właściwy sposób uwzględnić istniejące standardy szkoleniowe.

Komisja będzie współpracować z europejskimi partnerami społecznymi i innymi właściwymi zainteresowanymi stronami w celu sporządzenia wykazu minimalnych wymagań dotyczących kwalifikacji i szkoleń na różnych poziomach specjalizacji, który zostanie włączony do odpowiednich zasad ramowych zapewniających wzajemne uznawanie certyfikatów szkoleniowych.

Termin: 2009 r.

Komisja podejmie dialog z europejskimi partnerami społecznymi w celu znalezienia sposobów na podniesienie atrakcyjności zawodów w obszarze logistyki transportowej oraz wyeksponowania możliwości przeznaczenia środków z polityki spójności UE na szkolenia logistyczne.

Termin: rozpoczęcie w 2008 r., a następnie bezterminowo.

2.2.3. *Poprawa wydajności*

Wskaźniki wydajności łańcuchów logistycznych transportu towarowego stanowią przydatne narzędzie podnoszenia jakości świadczonych usług. Mogą także służyć mierzeniu wpływu na środowisko i społeczeństwo. Istnieją już wskaźniki dotyczące kolejowego transportu kombinowanego, transportu lotniczego i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Brakuje jednak jeszcze wspólnego systemu wskaźników wydajności dla różnych form transportu czy też logistyki transportu towarowego.

Stworzenie, w porozumieniu z zainteresowanymi stronami, podstawowego zbioru ogólnych wskaźników, które najlepiej nadawać się będą do pomiaru i rejestracji wydajności (np. zrównoważenia, efektywności itp.) łańcuchów logistycznych transportu towarowego, aby zachęcić do przejścia na wydajniejsze i czystsze formy transportu oraz ogólnie poprawić wydajność logistyczną⁹. Wówczas Komisja zdecyduje o ujęciu tych wskaźników w formie kodeksu sprawdzonych rozwiązań lub zalecenia.

Termin: do końca 2009 r.

2.2.4. *Analiza porównawcza terminali intermodalnych*

Kluczowe znaczenie dla wydajności logistyki ma sprawne funkcjonowanie terminali intermodalnych, w tym portów wodnych i portów lotniczych. Zasluguja one na oddzielną analizę porównawczą, inspirowaną inicjatywą mającą na celu propagowanie opisanych powyżej wskaźników wydajności. Należy opracować zestaw uniwersalnych wzorców europejskich (w ujęciu statycznym i dynamicznym), które umożliwią dalszą specyfikację na szczeblu lokalnym. Wzorce powinny powstawać w ścisłej współpracy z branżą i powinny zostać odpowiednio rozpowszechnione.

Ze względu na zróżnicowane charakterystyki terminali należy dokonać istotnego rozróżnienia pomiędzy terminalami lądowymi, portami morskimi, portami lotniczymi i śródlądowymi portami wodnymi.

Opracowanie, we współpracy z branżą, zestawu uniwersalnych wzorców (w ujęciu dynamicznym i statycznym) dotyczących terminali, począwszy od multimodalnych terminali lądowych, i ujęcie ich w formie kodeksu sprawdzonych rozwiązań lub zalecenia, a następnie rozpowszechnienie informacji na ich temat.

Termin: 2010 r.

⁹

Decyzja 1600/2002/WE.

2.2.5. *Propagowanie sprawdzonych rozwiązań*

Multimodalny transport towarowy wciąż nie jest wykorzystywany w wystarczającym stopniu. Powodem tego może być brak wiedzy na temat korzyści płynących z wykorzystania alternatywnych form transportu, integracji istniejącej pomiędzy różnymi formami transportu lub na temat dodatkowych kosztów przeładunków. Rozwiązaniem tych problemów może okazać się szeroko zakrojona inicjatywa, mająca na celu dzielenie się sprawdzonymi rozwiązaniami i zapewnienie praktycznego wsparcia przy wykorzystaniu do tego celu sieci instytutów logistyki i rozszerzeniu zakresu działań biur promocji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu o działania logistyczne transportu lądowego.

Włączenie logistyki transportu lądowego do zakresu działań biur promocji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i ich europejskiej sieci.

Termin: działanie bezterminowe.

Utworzenie sieci instytutów logistyki i wspieranie inicjatyw branżowych na rzecz wymiany doświadczeń i rozpowszechniania sprawdzonych rozwiązań.

Termin: 2010 r.

2.2.6. *Dane statystyczne*

Mimo że dysponujemy znaczną ilością danych statystycznych, nie dają one wiarygodnego obrazu rynku logistycznego w Europie. Należy opracować odpowiednie wskaźniki i inne narzędzia służące pomiarom, aby ocenić sytuację i zmiany, jakim podlega ona w czasie. Jednocześnie należy utrzymać jak najmniejsze obciążenie administracyjne państw członkowskich i przedsiębiorstw.

Komisja, wraz z zainteresowanymi stronami, sprawdzi dostępność istniejących wymogów dotyczących danych na temat logistyki transportu towarowego w zakresie różnych form transportu oraz określi nowe wymogi w tej dziedzinie, a także oceni postępy w zakresie gromadzenia informacji statystycznych.

Termin: 2009 r.

2.3. **Usprawnienie funkcjonowania łańcuchów transportowych**

2.3.1. *Uproszczenie procesów zgodności administracyjnej*

Sektor logistyczny musi przestrzegać wymogów regulacyjnych wynikających z przepisów administracyjnych.

Uproszczenie i decentralizacja wymiany informacji dotyczących transportu towarów może znacząco obniżyć koszty wymogów regulacyjnych, zwłaszcza dzięki wykorzystaniu technologii teleinformatycznych. Przepisy dotyczące odpraw celnych przewidują już między innymi możliwość dopuszczenia towarów niewspólnotowych do obrotu w porcie lub objęcia ich procedurą tranzytową i odprawy w urzędzie celnym w miejscu przeznaczenia.

Prace w tym zakresie powinny opierać się na inicjatywach związanych z wnioskiem Komisji dotyczącym decyzji w sprawie elektronicznego środowiska dla urzędów celnych i handlu¹⁰. Wniosek ten przewiduje składanie stosownych informacji przez podmioty gospodarcze tylko raz (na zasadzie „jednego okienka”) oraz dokonywanie kontroli towarów przez organy administracji w tym samym czasie i w tym samym miejscu („punkt zintegrowanej obsługi administracyjnej”).

Komisja będzie prowadzić prace nad projektem europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier, który umożliwi wiarygodne i bezpieczne śledzenie zarówno trasy statku, jak i przewożonych nim towarów, ograniczając w ten sposób konieczność indywidualnych kontroli operacji przewozowych między portami wspólnotowymi. Pomogłoby to żegludze bliskiego zasięgu w czerpaniu pełnych korzyści z istnienia rynku wewnętrznego.

Utworzenie jednego okienka (jednolitego punktu dostępu) oraz punktu zintegrowanej obsługi administracyjnej dla procedur administracyjnych dotyczących wszystkich form transportu.

Termin: oddanie do użytku w 2012 r.

Złożenie wniosku legislacyjnego w sprawie uproszczenia i usprawnienia działań żegludgi bliskiego zasięgu, w celu zapewnienia obszaru transportu morskiego bez barier.

Termin: 2008 r.

2.3.2. *Jednolity dokument przewozowy*

W obecnej chwili warunkiem dokonywania przewozów towarowych jest posiadanie dokumentu przewozowego¹¹. Różne formy transportu mają zazwyczaj własne dokumenty przewozowe. Multimodalne dokumenty przewozowe istnieją, jednak nie są wystarczająco szeroko stosowane w formie elektronicznej. Z tego powodu Komisja podejmie prace nad stworzeniem jednolitego europejskiego dokumentu przewozowego, który będzie właściwy dla wszystkich form transportu, i w ten sposób usprawni funkcjonowanie multimodalnego transportu towarowego oraz wzmocni ramy tworzone przez multimodalne listy przewozowe i multimodalne manifesty. Komisja zbada, czy dokument taki może stać się dokumentem opcjonalnym oraz czy może być zapewniony w formie elektronicznej.

W porozumieniu z zainteresowanymi stronami Komisja zbada szczegóły oraz wartość dodaną wprowadzenia jednolitego dokumentu przewozowego dla wszystkich przewozów towarowych, niezależnie od formy transportu. Następnie Komisja rozważy przygotowanie odpowiedniego wniosku legislacyjnego.

Termin: 2009 r.

¹⁰ COM(2005)609.

¹¹ Rozporządzenie 11/60 i dyrektywa 92/106/WE.

2.3.3. Odpowiedzialność

Transport multimodalny cierpi z powodu kosztów frykcyjnych, których przyczyną jest brak jednolitego systemu odpowiedzialności. Prace nad stworzeniem struktury regulacyjnej dotyczącej odpowiedzialności w transporcie multimodalnym są prowadzone na szczeblu globalnym (UNCITRAL), jednak wobec braku szybkich postępów Komisja zbada inne możliwości dla Europy:

- (1) Należy rozważyć wprowadzenie aktu prawnego przewidującego standardową klauzulę odpowiedzialności dla wszystkich operacji przewozowych. Mogłaby to być klauzula domyślna, czyli mająca zastosowanie automatycznie w przypadku, gdyby strony nie uzgodniły inaczej w umowie przewozowej. Ponadto strony mogłyby wyraźnie powołać się na tę klauzulę w umowie przewozowej.
- (2) Luki pomiędzy istniejącymi międzynarodowymi systemami odpowiedzialności mogłyby być eliminowane poprzez rozwiązania dedykowane dla tych części łańcucha logistycznego, które obecnie sytuują się na styku systemów odpowiedzialności stosowanych dla poszczególnych rodzajów transportu.

Przeprowadzenie oceny potrzeby wprowadzenia na obszarze UE standardowej (domyślnej) klauzuli odpowiedzialności.

Termin: konsultacje do 2008 r., ewentualny wniosek w 2009 r.

Przeprowadzenie oceny potrzeby zapewnienia instrumentu prawnego, umożliwiającego objęcie całego multimodalnego łańcucha logistycznego istniejącymi międzynarodowymi systemami odpowiedzialności stosowanymi dla poszczególnych rodzajów transportu.

Termin: konsultacje do 2009 r., ewentualny wniosek w 2010 r.

2.3.4. Bezpieczeństwo

Bezpieczeństwo oznacza ochronę przed przestępczością, aktami bandytyzmu i zamierzonymi działaniami bezprawnymi, takimi jak akty terrorystyczne, a także zapobieganie im. Bezpieczeństwo stało się nieodłącznym i coraz ważniejszym elementem jakości usług logistycznych oraz ich konkurencyjności. Jeśli chodzi o bezpieczeństwo łańcucha dostaw w handlu zewnętrznym, dokonano zmiany Kodeksu Celnego¹² i wprowadzono w nim status uprawnionego podmiotu gospodarczego oraz ustanowiono minimalne wymagania w zakresie ochrony i bezpieczeństwa, które będą obowiązywały od 2008 r.

Należy osiągnąć równowagę pomiędzy procedurami bezpieczeństwa spełniającymi najwyższe wymagania a swobodnym przepływem towarów. Jeszcze przed podjęciem decyzji konieczne będzie na przykład dokładne ustalenie, jaką ogólną wartość dodać przyniesie pełna kontrola całości kontenerów transportowych oraz jakie będzie miała wpływ na obroty handlowe. Możliwe jest wprowadzenie inteligentnych

¹² Rozporządzenie (WE) 648/2005.

technologii w celu uniknięcia opóźnień. Zminimalizowaniu skutków wymogów bezpieczeństwa na przepływ towarów może służyć również normalizacja i stosowanie sprawdzonych rozwiązań.

Przegląd przepisów regulujących kwestię zabezpieczeń morskich i portowych będzie stanowił okazję do przeprowadzenia oceny wymagań dotyczących dostępu do portów oraz zbadania rozwoju prac nad europejskim modelem wielofunkcyjnych kart wstępu.

Rozpoczęcie prac nad stworzeniem norm europejskich zgodnych z obowiązującymi przepisami oraz międzynarodowymi konwencjami i normami w celu ułatwienia bezpiecznej integracji form transportu w łańcuchu logistycznym.

Termin: 2008 r.

Uproszczenie wymagań dotyczących dostępu do portów w kontekście prac nad określeniem wytycznych i minimalnych standardów dotyczących kwestii zabezpieczeń morskich i portowych.

Termin: 2008 r.

2.4. Wymiary pojazdów i normy dotyczące załadunku

Przepisy europejskie¹³ ustanawiają globalne ograniczenia w zakresie wymiarów i obciążeń pojazdów w międzynarodowym ruchu drogowym oraz w zakresie wymiarów w ruchu krajowym, pozostawiając jednak państwom członkowskim pewien margines swobody. Prowadzi to do braku spójności przepisów z punktu widzenia podmiotów działających na rynku oraz utrudnia ich stosowanie. Jednocześnie postęp techniczny i nowe wymogi transportowe stawiają pod znakiem zapytania zasadność obecnych norm. Stanowi to dobrą okazję do dokonania przeglądu obecnych przepisów unijnych, należy jednak przy tym zastanowić się nad wpływem, jaki mogłaby mieć jakakolwiek zmiana istniejących limitów na bezpieczeństwo drogowe, wydajność energetyczną, emisję CO₂, emisję szkodliwych zanieczyszczeń, infrastrukturę drogową oraz operacje w transporcie intermodalnym, w tym w transporcie kombinowanym. Należałoby również ocenić ewentualną potrzebę wprowadzenia ostrzejszych kryteriów dotyczących pojazdów, wyposażenia i kierowców oraz ograniczeń dotyczących wyboru trasy.

W celu usprawnienia przeładunków towarów pomiędzy różnymi formami transportu oraz uwzględnienia postępu techniki konieczne jest wprowadzenie zmian do wniosku dotyczącego dyrektywy w sprawie intermodalnych jednostek ładunkowych¹⁴ w celu zwiększenia konkurencyjności intermodalnego transportu towarowego. Celem wniosku jest zmniejszenie frykcyjnych kosztów przeładunków pomiędzy poszczególnymi formami transportu, możliwe dzięki standaryzacji niektórych właściwości manewrowych intermodalnych jednostek ładunkowych, oraz poprawa bezpieczeństwa transportu poprzez wprowadzenie okresowych kontroli wszystkich jednostek. Unijne organy normalizacyjne otrzymają odrębny mandat na opracowanie

¹³ Dyrektywa 96/53/WE.

¹⁴ COM(2003)155 wersja ostateczna.

nowych norm dla jednostek ładunkowych, które będą mogły być stosowane we wszystkich formach transportu.

Zbadanie możliwości wprowadzenia zmian w normach dotyczących obciążenia i wymiarów pojazdów oraz rozważenie uzyskania wartości dodanej w wyniku aktualizacji dyrektywy 96/53/WE.

Termin: 2008 r.

Aktualizacja wniosku dotyczącego dyrektywy w sprawie intermodalnych jednostek ładunkowych z 2003 r. uwzględniająca postęp techniczny.

Termin: 2007 r.

Udzielenie mandatu na opracowanie normy dotyczącej europejskiej zintegrowanej jednostki ładunkowej, która będzie mogła być stosowana we wszystkich formach transportu naziemnego.

Termin: 2007 r.

Zbadanie zgodności jednostek ładunkowych wykorzystywanych w transporcie lotniczym i w innych formach transportu oraz w razie potrzeby złożenie odpowiednich wniosków.

Termin: 2010 r.

2.5. „Zielone” korytarze dla transportu towarowego

Koncepcja korytarzy transportowych charakteryzuje się zagęszczeniem ruchu towarowego na trasach łączących główne węzły oraz stosunkowo długimi trasami podróży. Podmioty z branży działające w tych korytarzach powinny korzystać z transportu współmodalnego i zaawansowanych technologii w celu obsłużenia coraz większego natężenia ruchu, przy jednoczesnym ograniczaniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i poprawie wydajności energetycznej. Zielone korytarze transportowe będą odzwierciedlały koncepcję transportu zintegrowanego, która zakłada wzajemne uzupełnianie się żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, kolei, żeglugi śródlądowej i transportu drogowego, aby umożliwić wybór transportu przyjaznego środowisku naturalnemu. Na trasie tych korytarzy będą znajdowały się odpowiednie obiekty przeładunkowe zlokalizowane w strategicznych miejscach (takich jak porty morskie, porty śródlądowe, stacje rozrządowe i inne właściwe terminale i urządzenia logistyczne) oraz punkty zaopatrzenia początkowo w biopaliwa, a w późniejszym czasie także w inne formy ekologicznego napędu. Zielone korytarze mogą służyć do testowania innowacyjnych, przyjaznych środowisku jednostek transportowych oraz zaawansowanych rozwiązań ITS. Cel ten jest wspierany przy pomocy wielu inicjatyw, takich jak sieć kolejowa skoncentrowana na ruchu towarowym, autostrady morskie i NAIADES. Należy wziąć pod uwagę możliwości przedstawione w wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) w zakresie rozwoju i integracji multimodalnych łańcuchów transportowych.

Dla zapewnienia współmodalności wymagany jest sprawiedliwy i niedyskryminujący dostęp do korytarzy i obiektów przeładunkowych. Ograniczenia

w dostępie do rynku obsługi terminalowej, między innymi w portach i stacjach rozrządowych, mogą mieć negatywne skutki dla klientów tych obiektów. Przewoźnikom i klientom tych obiektów należy zapewnić otwarty i niedyskryminujący dostęp, zgodnie z postanowieniami Traktatu.

Określenie zielonych korytarzy transportowych oraz organizacja współpracy między władzami a przedsiębiorstwami logistyki transportu towarowego, pozwalająca na rozpoznanie możliwych udoskonaleń, w celu zapewnienia właściwej infrastruktury dla transportu zgodnego z zasadą zrównoważonego rozwoju.

Termin: 2008 r.

Wzmocnienie koncepcji zielonych korytarzy w priorytetach programów TEN-T i Marco Polo.

Termin: 2010 r.

Stworzenie sieci kolejowej ukierunkowanej na transport towarów.

Termin: wniosek do 2008 r. Struktura korytarza do 2012 r.

Wsparcie utworzenia i uznania autostrad morskich, między innymi poprzez lepszą koordynację różnych źródeł finansowania.

Termin: 2008 r.

Wdrożenie programu NAIADES na rzecz transportu śródlądowymi drogami wodnymi.

Termin: pełna realizacja do 2013 r.

2.6. Logistyka transportu towarowego w kontekście miejskim

Logistyka transportu towarowego odgrywa ważną rolę w krajobrazie miejskim. System dystrybucji na terenach miejskich wymaga istnienia sprawnych punktów styku między przewozami towarów na długich dystansach a dystrybucją do miejsca przeznaczenia na krótszych odcinkach. Cały proces dystrybucyjny zachodzący w obszarze miejskim – od miejsca produkcji do klienta – musi także być wydajny i przyjazny środowisku.

W odniesieniu do transportu towarowego musi powstać całościowa wizja, w której szczególną uwagę zwraca się na elementy związane z planowaniem przestrzennym, środowiskiem naturalnym i zarządzaniem ruchem, a także na wiele innych czynników. Ułatwienie procesu zarządzania popytem na usługi przewozów towarowych i pasażerskich powinno stanowić integralny element planów urbanistycznych, otwierając możliwości wdrożenia nowatorskich rozwiązań teleinformatycznych.

Komisja będzie zachęcać przedstawicieli obszarów miejskich do wymiany doświadczeń, mającej pomóc w ustanowieniu zbioru zaleceń, sprawdzonych

rozwiązań, wskaźników lub norm dotyczących logistyki transportu miejskiego, w tym w zakresie dostaw towarowych i pojazdów dostawczych.

Termin: Plan działań na rzecz transportu miejskiego w 2008 r.

Ustalenie zaleceń dotyczących wspólnie uzgodnionych wzorców lub wskaźników wydajności do pomiaru efektywności i zrównoważonego ekologicznie charakteru dostaw i terminali oraz – w bardziej ogólnym ujęciu – logistyki i planowania transportu miejskiego.

Termin: 2011 r.

Wzmocnienie inicjatywy CIVITAS w części dotyczącej transportu towarowego w celu uzyskania lepszej koordynacji bądź integracji działań pomiędzy przewozami pasażerskimi a towarowymi, a także pomiędzy logistyką przewozów międzymiastowych (długodystansowych) a logistyką transportu miejskiego. Może to zaowocować powstaniem zintegrowanej inicjatywy „CIVITAS – transport towarowy”.

Termin: 2010 r.

3. PRZYSZŁE DZIAŁANIA

Celem opisanych powyżej działań jest wsparcie sektora logistyki transportu towarowego w osiągnięciu wydajności i wzrostu w długim okresie poprzez podjęcie próby rozwiązania takich problemów jak zatłoczenie, zanieczyszczenie środowiska i hałas, emisja CO₂ oraz uzależnienie od paliw kopalnych, które to problemy – w razie gdyby nie podjęto prób ich rozwiązania – mogłyby zagrozić wydajności całego sektora. Równoległe do tych działań muszą być prowadzone wspólnie z państwami członkowskimi prace nad długoterminową perspektywą, w celu ustanowienia wspólnej podstawy dla inwestycji w przyszłe systemy transportu towarowego.

W 2010 r. Komisja Europejska przedstawi sprawozdanie na temat postępów w realizacji niniejszego planu działań. Sprawozdanie będzie również stanowiło okazję do wskazania dalszych działań, jakie będą musiały zostać podjęte w obszarach opisanych w tym dokumencie, oraz do modyfikacji polityki UE w zakresie logistyki transportu towarowego stosownie do sytuacji gospodarczej i postępu techniki.