



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 18.10.2007  
COM(2007) 607 final

### **COMUNICAREA COMISIEI**

#### **Plan de acțiune privind logistica transportului de marfă**

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

## COMUNICAREA COMISIEI

### Plan de acțiune privind logistica transportului de marfă

#### 1. INTRODUCERE

Revizuirea intermediară a Cărții albe<sup>1</sup> din 2001 subliniază rolul cheie pe care logistica îl deține în asigurarea unei mobilități durabile și competitive în Europa și contribuția acesteia la îndeplinirea altor obiective, precum un mediu înconjurător mai curat, securitatea aprovizionării cu energie, siguranța și securitatea transporturilor.

Logistica transportului de marfă pune accentul pe planificarea, organizarea, gestionarea, controlul și executarea operațiunilor de transport de marfă în cadrul lanțului de aprovizionare. Aceasta reprezintă unul dintre motoarele competitivității europene, contribuind, astfel, în mod esențial la obiectivele agendei de la Lisabona revizuite pentru creștere și locuri de muncă. Rețelele de producție și de distribuție se bazează pe lanțuri logistice eficiente și de calitate superioară pentru a organiza transporturile de materii prime și produse finite pe teritoriul UE și dincolo de granițele acesteia. Această activitate are, în esență, caracter comercial și este proprie întreprinderilor. Cu toate acestea, autoritățile dețin un rol important în ceea ce privește instituirea condițiilor-cadru corespunzătoare.

Conform estimărilor, ponderea industriei logistice europene este de aproape 14% din PIB. În ultimii ani, ratele de creștere a industriei logistice s-au situat peste media economiilor europene. De exemplu, valoarea comerțului intra și extracomunitar a crescut cu 55% din 1999. Această creștere este rezultatul integrării europene, al liberalizării și al costurilor relativ scăzute ale transportului de marfă, ceea ce a determinat schimbări ale modelelor de producție și de comercializare, atât în cadrul UE, cât și la nivel mondial. Una dintre consecințele creșterii este faptul că sporirea considerabilă a comerțului containerizat și a transportului maritim de linie duc la apariția unor congestii semnificative în anumite porturi maritime și de-a lungul legăturilor acestora cu căile navigabile interioare.

În Europa operează multe societăți logistice lider la nivel mondial. Un cadru european eficient pentru logistică poate constitui o platformă de dezbatere în cadrul căreia aspectele legate de logistică să fie discutate cu alți parteneri comerciali.

Este necesară continuarea politicii în materie de logistică la toate nivelurile de guvernare. Se face din ce în ce mai acut simțită nevoia unei abordări coerente la nivelul UE în ceea ce privește aspectele de logistică, care să permită consolidarea cooperării și a coordonării între diferitele dimensiuni ale politicii în domeniul transporturilor și să devină un factor capital în luarea deciziilor.

Prezentul plan de acțiune privind logistica transportului de marfă face parte dintr-o serie de inițiative politice lansate în paralel de Comisia Europeană în scopul

---

<sup>1</sup> COM(2006) 314.

îmbunătățirii eficienței și viabilității transportului de marfă în Europa<sup>2</sup>. Acesta include mai multe acțiuni pe termen scurt și mediu care îi vor permite Europei să abordeze provocările prezente și viitoare și să garanteze existența unui sistem de transport de marfă competitiv și durabil în Europa. Va trebui să se țină seama de dimensiunea externă a tuturor acestor acțiuni în vederea integrării eficiente a țărilor terțe și în special a țărilor învecinate în cadrul lanțului logistic.

### **1.1. Drumul parcurs**

În iunie 2006, Comisia Europeană a publicat o Comunicare privind logistica transportului de marfă în Europa<sup>3</sup>.

Comunicarea și domeniile de acțiune pe care le propunea au fost susținute de Consiliul pentru transporturi în decembrie 2006<sup>4</sup>. Parlamentul European a emis un aviz pozitiv în septembrie 2007<sup>5</sup>. Comitetul Economic și Social European a primit cu entuziasm abordarea Comisiei<sup>6</sup>.

Subiectele prezentate în prezentul plan de acțiune se bazează pe consultări ample cu părțile interesate.

## **2. ACȚIUNI**

### **2.1. Transportul electronic de marfă și sistemele de transport inteligente (ITS)**

Tehnologiile informației și comunicațiilor (TIC) avansate pot contribui în mod considerabil la realizarea comodalității, prin îmbunătățirea gestionării infrastructurii, traficului și flotei, prin facilitarea unei mai bune monitorizări și trasabilități a bunurilor de-a lungul rețelelor de transport și printr-o mai bună relaționare a întreprinderilor și administrațiilor. Cu toate acestea, rămân de depășit numeroase obstacole în calea unei utilizări mai larg răspândite și complete a TIC în cadrul logisticii transportului de marfă, inclusiv nivelul insuficient al standardizării schimburilor de informații și competențele disparate ale părților care acționează pe această piață în ceea ce privește utilizarea acestor tehnologii. Cerințele legale pot, de asemenea, să frâneze utilizarea TIC. În plus, trebuie luate în considerare aspectele privind securitatea și caracterul personal al datelor.

Conceptul de transport electronic de marfă evocă imaginea unui flux de informații electronic și „fără hârtie”, care asociază fluxul fizic de marfă cu un parcurs virtual conceput pe baza TIC. Acesta este capabil să urmărească și să identifice traseul parcurs de marfă cu ajutorul diferitelor mijloace de transport, precum și să automatizeze, în scopuri comerciale sau de reglementare, schimbul de date referitoare la conținutul acestei mărfi. Datorită utilizării tehnologiilor de ultimă oră, precum identificarea prin radiofrecvență (radio frequency identification - RFID)<sup>7</sup> și a

---

<sup>2</sup> Agenda UE privind transportul de marfă, COM(2007)606.

<sup>3</sup> COM(2006) 336.

<sup>4</sup> 12 decembrie 2006.

<sup>5</sup> P6\_TA(2007)0375.

<sup>6</sup> TEN/262.

<sup>7</sup> COM(2007) 96 final.

sistemului Galileo de poziționare prin satelit, acest concept va deveni mai practic și mai accesibil. Marfa ar trebui să poată fi identificată și localizată indiferent de modul de transport utilizat. În acest sens, o condiție necesară este crearea unor interfețe standardizate în cadrul diverselor moduri de transport și garantarea interoperabilității acestora.

Conceptul de transport electronic de marfă ar putea duce la crearea, în viitor, a unui „**Internet pentru marfă**”, ceea ce ar însemna că publicarea on-line a informațiilor s-ar putea realiza în siguranță, cum este în prezent cazul „Internetului pentru persoane”. Aceasta ar permite, pe de o parte, vizualizarea și compararea informațiilor on-line referitoare la serviciile oferite de operatorii de transport de marfă, facilitând, pe de altă parte, simplificarea administrativă. Experiența arată că sistemele de informații pentru datele administrative pot fi utilizate și pentru comunicarea dintre întreprinderi.

Implementarea unui sistem destinat schimbului de informații maritime între navă și țarm, țarm și navă și între toate părțile interesate, cu ajutorul unor servicii precum SafeSeaNet, LRIT (Long-range Identification and Tracking – Sistem de identificare și de urmărire a navelor la mare distanță) și AIS (Automatic Identification System – Sistem de identificare automată), va facilita realizarea unor operațiuni de navigație și logistică mai sigure și mai rapide, determinând astfel o mai bună integrare a transportului maritim în cadrul altor moduri de transport („transport maritim electronic”).

Desfășurarea de sisteme precum RIS (River Information Services – Servicii de informare fluvială), ERTMS (European Rail Traffic Management System - Sistemul european de management al traficului feroviar), TAF (Telematic Applications for rail Freight – Aplicații telematice pentru transportul feroviar de marfă) și VTMS (Vessel Traffic Management and Information Systems - Sistemul de informare privind managementul traficului de nave) reprezintă o dovadă a progreselor realizate în cadrul celorlalte moduri de transport. În ceea ce privește transportul rutier, cu toate acestea, se constată desfășurarea lentă a sistemelor de transport inteligente (ITS), destinate îmbunătățirii gestionării infrastructurii și operațiunilor de transport. O strategie coerentă de desfășurare a ITS, care să includă cerințele specifice transportului rutier în ceea ce privește, de exemplu, sistemele de navigație, tahografele digitale și sistemele de taxare rutieră, ar putea contribui în mod considerabil la unele schimbări concrete în lanțul logistic.

Prin urmare, Comisia pregătește lansarea în 2008 a unei inițiative importante privind ITS, pe baza unei foi de parcurs detaliate pentru dezvoltarea și desfășurarea ITS în Europa, care vizează totodată principalele aplicații tehnologice relevante pentru logistica transportului de marfă.

#### Transport electronic de marfă

**Elaborarea, împreună cu părțile interesate, a unei foi de parcurs pentru implementarea transportului electronic de marfă, pe baza conceptului de „Internet pentru marfă”, precum și identificarea domeniilor problematice unde se impune o acțiune la nivel de UE, cum ar fi standardizarea.**

Termen limită: identificarea, până în 2009, a domeniilor de acțiune.

**Desfășurarea de activități pentru elaborarea unui standard privind fluxul de informații în scopul garantării integrării și interoperabilității modurilor la nivel de date și al stabilirii unei arhitecturi de date deschise și solide, în principal pentru fluxurile de date dintre întreprinderi și administrație și între administrații.**

Termen limită: 2010.

**Mandatarea desfășurării de activități privind o serie de date standardizate utilizate la descrierea mărfii, inclusiv în scopuri de reglementare (ținând seama în același timp de cerințele actuale privind mărfurile periculoase, animalele vii, etc.) și pentru tehnologii precum RFID.**

Termen limită: 2009.

**Elaborarea unei propuneri privind „transportul maritim electronic”.**

Termen limită: 2009.

În contextul planului de acțiune pentru ITS:

**Crearea unui cadru pentru dezvoltarea aplicațiilor ITS care să cuprindă și aspecte legate de logistica transporturilor de marfă, inclusiv monitorizarea transportului de mărfuri periculoase și animale vii, urmărirea și trasarea, precum și hărțile digitale.**

Termen limită: 2009.

**Crearea unui cadru de reglementare pentru standardizarea specificațiilor funcționale aferente unei interfețe unice (unitate de bord) destinate furnizării și schimbului de informații dintre întreprinderi și administrație și între întreprinderi.**

Termen limită: 2010.

**Accelerarea activităților de realizare a interoperabilității sistemelor de taxare rutieră electronică<sup>8</sup> și integrarea componentelor necesare în interfața unică.**

Termen limită: 2008.

## **2.2. Calitate durabilă și eficiență**

### **2.2.1. Activități continue de identificare a blocajelor**

În 2006, părților implicate li s-a cerut să identifice blocajele operaționale, administrative și de infrastructură; au rezultat în jur de 500 de cazuri. Acest inventar oferă pentru prima dată o imagine globală a obstacolelor specifice care afectează logistica transportului de marfă din Europa. Reprezentanți ai industriei și ai autorităților publice s-au oferit să acționeze ca puncte de contact pentru

<sup>8</sup>

Directiva 2004/52/CE.

reprezentanții sectorului de logistică, precum și să contribuie la analizarea blocajelor constatate și să propună soluții în acest sens.

**Continuarea activității de identificare a blocajelor care apar în sectorul logisticii transportului de marfă și accelerarea activităților destinate găsirii, în măsura posibilului, a unor soluții practice la această problemă, fără a neglija acțiunea juridică, atunci când este necesar.**

Termen limită: proces continuu. Primele rezultate până în 2008.

#### 2.2.2. *Personal și formare profesională în sectorul logisticii transportului de marfă*

Multe sectoare ale logisticii transportului de marfă se confruntă cu lipsa personalului calificat. Prin urmare, UE, în strânsă colaborare cu partenerii sociali, va analiza măsuri destinate sporirii caracterului atractiv al profesiilor din domeniul logisticii și încurajării mobilității transfrontaliere a angajaților. În acest context, instrumentele politicii de coeziune (Fondul social european și Fondul de dezvoltare regională) ar putea contribui la remedierea acestei situații prin orientarea către formare profesională a acestor intervenții (acțiuni și infrastructură).

În prezent, formarea oferită de universități și de alte instituții variază în mod considerabil în Europa. Sunt necesare eforturi în vederea specializării și îmbunătățirii calificărilor personalului din domeniul logistic, în special prin sporirea competențelor în domeniul transporturilor, precum și în vederea susținerii învățării pe tot parcursul vieții. Un certificat european, cu titlu voluntar, pentru logisticienii din domeniul transportului de marfă ar contribui în mod pozitiv la coerența și calitatea formării în Europa. Mai mult, acest certificat ar putea viza toate nivelurile de competență, ar putea face distincția, după caz, între cerințele specifice diverselor sectoare sau ar putea constitui o certificare de bază a unei formări care conferă acces la o formare suplimentară specifică oferită chiar de întreprinderi. Certificarea recunoscută reciproc în domeniul logisticii transportului de marfă și în domeniile conexe (de exemplu, depozitarea) poate facilita mobilitatea. Standardele de formare existente trebuie luate în considerare în mod corespunzător.

**Comisia va colabora cu partenerii sociali europeni și cu alte părți interesate la elaborarea unei liste a calificărilor minime și a cerințelor de formare corespunzătoare diferitelor niveluri de specializare, în scopul includerii acestora într-un cadru care să garanteze recunoașterea reciprocă a certificatelor de formare.**

Termen limită: 2009.

**Comisia va iniția un dialog cu partenerii sociali europeni în vederea găsirii unor noi metode de îmbunătățire a caracterului atractiv al profesiilor din domeniul logisticii transporturilor și în scopul evidențierii posibilităților de orientare a intervențiilor din cadrul politicii de coeziune a UE spre formarea în sectorul logisticii.**

Termen limită: debutează în 2008, proces continuu.

### 2.2.3. Îmbunătățirea rezultatelor

Indicatorii de performanță aferenți lanțurilor logistice în domeniul transportului de marfă reprezintă instrumente utile de favorizare a calității serviciilor. Aceștia pot servi, de asemenea, la măsurarea impactului social și de mediu. Există deja indicatori de acest tip pentru transportul feroviar combinat, transportul aerian și cel maritim pe distanțe scurte. Cu toate acestea, nu există deocamdată un sistem comun de indicatori de performanță pentru ansamblul modurilor de transport sau pentru logistica transportului de marfă.

**Elaborarea, împreună cu părțile interesate, a unei serii fundamentale de indicatori generici, care ar fi cei mai adecvați pentru măsurarea și înregistrarea rezultatelor (de exemplu, durabilitate, eficiență, etc.) lanțurilor logistice din domeniul transportului de marfă, în scopul de a încuraja trecerea la forme de transport mai eficiente și mai nepoluante și de a îmbunătăți rezultatele logistice în ansamblu<sup>9</sup>. Ulterior, Comisia va lua în considerare posibilitatea includerii acestor indicatori într-un cod de bune practici sau într-o recomandare.**

Termen limită: până la sfârșitul anului 2009.

### 2.2.4. Evaluarea comparativă a terminalelor intermodale

Eficiența terminalelor intermodale, inclusiv a porturilor și a aeroporturilor, este esențială pentru obținerea de rezultate în sectorul logistic. Aceasta trebuie să beneficieze de o analiză comparativă separată, inspirată din inițiativa descrisă mai sus, de promovare a indicatorilor de performanță. Ar trebui elaborată o serie de parametri de referință generici la nivel european (atât statici, cât și dinamici), care să permită o specificare mai detaliată la nivel local. Acești parametri de referință ar trebui elaborați în strânsă colaborare cu întreprinderile și diseminați în mod corespunzător.

Având în vedere caracteristicile lor diferite, se impune o efectuarea unei distincții clare între terminale terestre, porturi maritime, aeroporturi și porturi pentru căile navigabile interioare.

**Elaborarea, împreună cu întreprinderile, a unei serii de parametri de referință generici (dinamici și statici) pentru terminale, pornind de la terminalele terestre multimodale și includerea acestora într-un cod de bune practici sau într-o recomandare, precum și diseminarea de informații în acest sens.**

Termen limită: 2010.

### 2.2.5. Promovarea bunelor practici

Transportul multimodal de marfă este încă utilizat într-o măsură relativ redusă. Aceasta poate fi rezultatul unei cunoașteri incorecte a avantajelor oferite de alternativele modale, al lipsei de integrare între modurile de transport sau al costurilor suplimentare pe care le implică transbordarea. Aceste probleme pot fi

<sup>9</sup>

Decizia 1600/2002/CE.

abordate în contextul unei ample inițiative destinate punerii în comun a bunelor practici și oferirii de asistență practică prin intermediul rețelelor de institute logistice, precum și prin lărgirea sferei de aplicare a centrelor de promovare a transportului maritim pe distanțe scurte pentru a include logistica transportului terestru.

**Extinderea rolului centrelor de promovare a transportului maritim pe distanțe scurte și al rețelei europene a acestora pentru a include logistica transportului terestru.**

Termen limită: proces continuu.

**Crearea unei rețele între institutele de logistică și promovarea de inițiative la nivel de întreprindere pentru a face schimb de experiență și a disemina bune practici.**

Termen limită: 2010.

#### 2.2.6. *Date statistice*

Cu toate că există un volum considerabil de informații statistice, acestea nu redau o imagine fiabilă a pieței logistice europene. Este necesară elaborarea unor mijloace de măsurare și a unor indicatori adecvați care să permită evaluarea situației și evoluția acesteia în timp. În același timp, trebuie redusă la minim povara administrativă pentru statele membre sau întreprinderi.

**Împreună cu părțile interesate, Comisia va analiza datele disponibile cu privire la logistica transportului de marfă între diferitele moduri, va stabili volumul de date necesare în acest sens și va evalua îmbunătățirile care se impun în ceea ce privește colectarea informațiilor statistice.**

Termen limită: 2009.

### 2.3. **Simplificarea lanțurilor de transport**

#### 2.3.1. *Simplificarea controalelor administrative*

Industria logistică trebuie să respecte cerințele de reglementare derivate din considerente administrative.

Simplificarea și descentralizarea schimburilor de informații referitoare la marfă pot reduce în mod considerabil costurile aferente punerii în conformitate cu cerințele de reglementare, în special prin utilizarea tehnologiilor informației și comunicațiilor.. Legislația privind procedurile de vămuire permite deja, printre altele, punerea în circulație în port a mărfurilor necomunitare sau plasarea acestora în regim de tranzit pentru a fi vămuite în biroul vamal de destinație.

Ar trebui concretizate inițiativele luate ca urmare a propunerii de decizie a Comisiei privind un mediu informatizat pentru vamă și comerț<sup>10</sup>. Propunerea vizează crearea unui cadru în care operatorii economici să transmită o singură dată informațiile

<sup>10</sup> COM(2005) 609.

solicitate („fereastră unică”), iar marfa să fie controlată de către autoritățile competente în același timp și în același loc („ghișeu administrativ unic”).

Comisia va derula activități în scopul creării unui „spațiu european al transportului maritim fără bariere”, unde ar putea fi urmărite în mod fiabil și sigur atât traiectoria navei, cât și încărcătura, ceea ce ar reduce necesitatea efectuării de controale individuale în cadrul operațiunilor de transport dintre porturile comunitare. Astfel, transportul maritim pe distanțe scurte ar putea beneficia pe deplin de avantajele pieței interne.

**Crearea unei ferestre unice (punct de acces unic) și a unui ghișeu unic pentru procedurile administrative în cadrul tuturor modurilor de transport.**

Termen limită: operațional până în 2012.

**Elaborarea unei propuneri legislative privind simplificarea și facilitarea transportului maritim pe distanțe scurte în vederea creării unui spațiu al transportului maritim fără bariere.**

Termen limită: 2008

### 2.3.2. *Document de transport unic*

În prezent, pentru a transporta marfă, este nevoie de un document de transport <sup>11</sup>. În mod normal, aceste documente sunt specifice diferitelor moduri de transport. Există și documente aferente transportului multimodal, dar acestea nu sunt utilizate îndeajuns în format electronic. Prin urmare, Comisia va urmări elaborarea unui document de transport unic la nivel european, care să poată fi utilizat în cadrul tuturor modurilor de transport și care să faciliteze, astfel, transportul multimodal de marfă și să consolideze cadrul oferit de scrisorile de transport și de documentele multimodale. Totodată, aceasta va analiza posibilitatea ca acest document să fie opțional și prezentat în format electronic.

**În colaborare cu părțile interesate, Comisia va analiza implicațiile și valoarea adăugată a măsurii de elaborare a unui document de transport unic pentru toate transporturile de marfă, în cadrul tuturor modurilor de transport. Ulterior, Comisia va lua în considerare posibilitatea formulării unei propuneri legislative adecvate.**

Termen limită: 2009.

### 2.3.3. *Răspundere*

Transportul multimodal este afectat de costuri de fricțiune generate de absența unui sistem de răspundere uniform și intermodal. La nivel mondial se desfășoară activități în vederea creării unei structuri de reglementare multimodale privind responsabilitatea (UNCITRAL), dar, în lipsa unor progrese rapide, Comisia va începe analizarea altor opțiuni pentru Europa:

<sup>11</sup> Regulamentul nr. 11/60 și Directiva nr. 92/106/CE.

- (1) S-ar putea prevedea un act juridic care să conțină o clauză standard de responsabilitate pentru toate operațiunile de transport. Ar putea fi vorba de o clauză de rezervă, în sensul că această clauză standard s-ar aplica în mod automat în cazul în care nu se prevede altceva între părțile la un contract de transport. Părțile contractante ar putea, de asemenea, să o menționeze în mod explicit în contractul de transport.
- (2) Lacunele dintre sistemele de răspundere existente la nivel internațional ar putea fi abordate într-un mod care să asigure acoperirea părților din lanțul logistic care se situează în prezent între sistemele de răspundere modale.

**Evaluarea necesității introducerii în cadrul UE a unei clauze de răspundere standard (de rezervă).**

Termen limită: consultări până în 2009, propunere posibilă în 2009.

**Evaluarea necesității unui instrument juridic care să permită acoperirea tuturor sistemelor modale de răspundere existente în prezent la nivel internațional, de-a lungul întregului lanț logistic multimodal.**

Termen limită: consultări până în 2009, propunere posibilă în 2009.

#### 2.3.4. *Securitate*

Securitatea se referă la protecția împotriva criminalității, a banditismului și a actelor ilegale deliberate, precum terorismul, dar și la prevenirea acestora. Securitatea face din ce în ce mai mult parte integrantă din calitatea logistică și din rezultatele competitive. În ceea ce privește securitatea lanțului de aprovizionare a comerțului exterior, Codul vamal<sup>12</sup> a fost revizuit și s-a introdus conceptul de operator economic autorizat, precum și cerințe minime în materie de siguranță și de securitate, aplicabile începând cu 2008.

Se impune găsirea unui echilibru între procedurile în materie de securitate care corespund celor mai stricte exigențe și fluidizarea schimburilor comerciale. De exemplu, înainte de luarea deciziilor, ar trebui analizate cu atenție valoarea adăugată globală și efectele pe care inspecțiile efectuate asupra tuturor containerelor le-ar avea asupra fluxurilor comerciale. Pentru a evita întârzierile, se pot utiliza tehnologii inteligente. Standardizarea și bunele practici pot fi utilizate pentru a reduce la minim efectele cerințelor în materie de securitate asupra fluxurilor comerciale.

Revizuirea legislației în materie de securitate maritimă și portuară va oferi posibilitatea evaluării cerințelor privind accesul în port și studierea dezvoltării unui model european pentru cardurile de acces cu utilizări multiple.

**Lansarea elaborării de standarde europene, conforme cu legislația în vigoare, cu convențiile și standardele internaționale, în scopul facilitării integrării sigure a modurilor de transport în lanțul logistic.**

Termen limită: 2008

<sup>12</sup> Regulamentul (CE) nr. 648/2005.

**În contextul lucrărilor privind elaborarea de orientări și standarde minime aferente aspectelor de securitate maritimă și portuară, simplificarea exigențelor privind accesul în port.**

Termen limită: 2008.

#### **2.4. Dimensiunile vehiculelor și standardele de încărcare**

Cu toate că legislația europeană<sup>13</sup> stabilește limite globale privind dimensiunile și greutatea vehiculelor autorizate în traficul rutier internațional și național, statele membre dispun de o anumită marjă de manevră. Acest lucru creează un cadru incoerent pentru operatori și îngreunează efectuarea controalelor. În același timp, evoluțiile tehnologice și modificările cerințelor din domeniul transportului au readus în discuție standardele actuale. Deși acest lucru ar putea constitui, în consecință, o ocazie de a revizui legislația europeană actuală, trebuie luate în considerare efectele pe care orice modificare a limitelor existente le-ar putea avea asupra siguranței rutiere, a eficienței energetice, emisiilor de CO<sub>2</sub>, emisiilor poluante, infrastructurii rutiere și operațiunilor de transport intermodal, inclusiv transportul combinat. Se impune, de asemenea, evaluarea necesității de adoptare a unor criterii mai stricte pentru vehicule, echipamentele și conducătorii acestora, precum și a unor restricții în ceea ce privește alegerea rutelor.

Se impune modificarea propunerii de directivă privind unitățile de încărcare intermodale<sup>14</sup>, în scopul de a facilita transbordarea între diferitele moduri și a ține seama de evoluțiile tehnologice, precum și pentru a spori competitivitatea transportului intermodal de marfă. Scopul propunerii este acela de a reduce costurile de fricțiune aferente operațiunilor de manipulare între moduri, prin standardizarea anumitor caracteristici de manipulare proprii unităților de încărcare intermodale, precum și îmbunătățirea siguranței transportului prin introducerea unei inspecții periodice a tuturor unităților. Fiecărui organism de standardizare din cadrul UE trebuie să i se acorde un mandat de instituire a unor noi standarde pentru unitățile de încărcare utilizabile în cadrul tuturor modurilor de transport.

**Analizarea posibilității de modificare a standardelor aplicabile greutateii și dimensiunilor vehiculelor și aprecierea valorii adăugate pe care ar reprezenta-o actualizarea Directivei nr. 96/53/CE.**

Termen limită: 2008.

**Actualizarea propunerii din 2003 privind unitățile de încărcare intermodale, pentru a ține seama de progresul tehnic.**

Termen limită: 2007.

**Stabilirea unui mandat privind elaborarea unui standard de unitate de încărcare intermodală optimă care poate fi utilizată în toate modurile de transport de suprafață.**

<sup>13</sup> Directiva 96/53/CE.

<sup>14</sup> COM(2003) 155 final.

Termen limită: 2007.

**Analizarea compatibilității unităților de încărcare utilizate în transportul aerian și alte moduri și, după caz, prezentarea unor propuneri.**

Termen limită: 2010.

## 2.5. Coridoare „verzi” pentru transportul de marfă

Conceptul de coridoare de transport se caracterizează printr-o concentrare a traficului de marfă între noduri importante de transport și pe distanțe relativ lungi. De-a lungul acestor coridoare, întreprinderile vor fi încurajate să utilizeze comodalitatea și tehnologiile avansate pentru a putea face față volumului crescând al traficului, promovând în același timp durabilitatea ecologică și eficiența energetică. Coridoarele verzi de transport vor corespunde unui concept de transport integrat unde transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar, pe căi navigabile interioare și rutier se completează unul pe altul pentru a permite alegerea unui transport ecologic. Acestea vor fi dotate cu instalații adecvate de transbordare în puncte strategice (cum ar fi porturi maritime, porturi fluviale, stații de triaj și alte terminale și instalații logistice corespunzătoare) și cu puncte de aprovizionare, mai întâi cu biocarburanți și, ulterior, cu alte forme de propulsie ecologică. Coridoarele verzi ar putea fi utilizate pentru experimentarea unor unități de transport inovatoare ecologice și a unor aplicații ITS avansate. Mai multe inițiative își propun să promoveze acest obiectiv, inclusiv rețeaua feroviară orientată spre transportul de marfă, autostrăzile mării și programul NAIADES. Ar trebui luate în considerare posibilitățile oferite de orientările RTE-T privind dezvoltarea și integrarea lanțurilor de transport multimodal.

Întrucât accesul echitabil și nediscriminatoriu la coridoare și la instalațiile de transbordare reprezintă o cerință a comodalității, se impune abordarea acestui aspect. Restricțiile de acces la piață pentru operațiunile din terminale, în special în porturi și stații de triaj, ar putea avea repercusiuni asupra clienților respectivelor instalații. În conformitate cu normele prevăzute de tratat, trebuie garantat accesul deschis și nediscriminatoriu al operatorilor și clienților la aceste instalații.

**Definirea unor coridoare de transport verzi și organizarea cooperării dintre autorități și operatorii din sectorul logisticii transportului de marfă, în vederea identificării îmbunătățirilor necesare pentru asigurarea unei infrastructuri adecvate pentru un transport durabil.**

Termen limită: 2008.

**Consolidarea coridoarelor verzi în cadrul RTE-T și al priorităților programului Marco Polo.**

Termen limită: 2010

**Dezvoltarea unei rețele feroviare cu prioritate pentru transportul de marfă.**

Termen limită: prezentarea unei propuneri până în 2008. Structura coridorului până în 2012.

**Promovarea creării și recunoașterii „autostrăzilor mării”, în special printr-o mai bună coordonare a diferitelor surse de finanțare.**

Termen limită: 2008.

**Implementarea programului NAIADES pentru transportul pe căi navigabile interioare.**

Termen limită: Implementare integrală până în 2013.

## **2.6. Logistica transportului urban de marfă**

Logistica transportului de marfă are o dimensiune urbană esențială. Distribuția între conurbații necesită existența unor interfețe eficiente între livrările interurbane pe distanțe lungi și distribuția către destinatarii finali pe distanțe mai scurte. În plus, este necesar ca procesul de distribuție între centrele de producție și clienți în interiorul unei zone urbane să fie eficient și nepoluant.

O viziune globală ar trebui să includă transportul de marfă și să acorde atenție aspectelor de amenajare a teritoriului, considerentelor de mediu și gestionării traficului, pe lângă o serie de alți factori. Facilitarea gestionării cererii de transport de marfă și persoane ar trebui să constituie o parte integrantă a urbanismului și oferă posibilități de desfășurare a unor soluții inovatoare create pe baza TIC.

**Comisia va încuraja schimbul de experiențe între reprezentanții zonelor urbane, în scopul elaborării unei serii de recomandări, bune practici, indicatori sau standarde privind logistica transportului urban, inclusiv livrările de marfă și vehiculele care efectuează livrarea.**

Termen limită: Plan de acțiune privind transportul urban în 2008.

**Formularea de recomandări privind parametrii de referință sau indicatorii de performanță adoptați de comun acord, destinați să evalueze eficiența și viabilitatea livrării și terminalelor și, într-un sens mai general, planificarea și logistica transportului urban.**

Termen limită: 2011.

**Consolidarea părții din programul CIVITAS dedicate transportului de marfă, în scopul unei mai bune coordonări sau integrări între transportul de persoane și cel de marfă, între logistica transporturilor interurbane (pe distanțe lungi) și urbane. Aceasta poate duce la elaborarea unui program integrat „CIVITAS marfă”.**

Termen limită: 2010.

## **3. PERSPECTIVE**

Acțiunile descrise mai sus sunt concepute pentru a contribui la eficiența și creșterea pe termen lung a sectorului logisticii transportului de marfă, prin abordarea unor aspecte precum congestia, poluarea, zgomotul, emisiile de CO<sub>2</sub> și dependența de

combustibilii fosili care, dacă nu ar fi luate în considerare, i-ar afecta eficiența. Aceste acțiuni trebuie să fie însoțite de activități privind o perspectivă pe termen lung, întreprinse în colaborare cu statele membre, în vederea creării unei baze comune pentru investițiile în sistemele viitoare de transport de marfă.

În 2010, Comisia Europeană va prezenta un raport privind progresele înregistrate cu privire la punerea în aplicare a planului de acțiune. Acest raport va oferi totodată posibilitatea de a stabili noi acțiuni necesare în domeniile descrise mai sus și de a adapta politica comunitară în materie de logistică a transportului de marfă la contextul economic și la dezvoltările tehnologice.