



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 2.7.2004  
KOM(2004) 453 končno

**SPOROČILO KOMISIJE SVETU, EVROPSKEMU PARLAMENTU,  
EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

**o pomorskem prevozu na kratkih razdaljah**

{SEK(2004) 875}

## 1. OZADJE

Komisija je Sporočilo o pomorskih prevozih na kratkih razdaljah pripravila leta 1995<sup>1</sup>, poročilo o napredku pa leta 1997<sup>2</sup>. Nadaljnje sporočilo iz leta 1999<sup>3</sup> je vsebovalo drugo poročilo o napredku. To sporočilo je analiziralo tudi ovire, ki zavirajo razvoj pomorskih prevozov na kratkih razdaljah, in podprlo celovit pristop "od vrat do vrat", vključno s točkami, kjer lahko zainteresirane stranke opravijo "vse na enem mestu", za spodbujanje tega načina prevoza.

Leta 2001 pa je Bela knjiga o evropski prometni politiki do leta 2010<sup>4</sup> določila tudi nekaj ambicioznih ciljev za vzpostavitev konkurenčne in trajne mobilnosti v Evropi.

Junija 2002 so se evropski ministri za promet sestali na neuradnem srečanju v Gijonu (Španija), ki je bilo v celoti namenjeno pomorskim prevozom na kratkih razdaljah. Po tem srečanju je Komisija pripravila Program spodbujanja pomorskih prevozov na kratkih razdaljah<sup>5</sup>. Program opredeljuje 14 akcijskih ukrepov, katerih cilj je izboljšati pomorske prevoze na kratkih razdaljah in odstraniti ovire v njihovem razvoju.

Komisija danes predstavlja še eno Sporočilo o pomorskih prevozih na kratkih razdaljah v Evropi s poudarkom na napredku, ki je bil dosežen od leta 1999, in navezavo na Program spodbujanja pomorskih prevozov na kratkih razdaljah (glej Prilogo I).

## 2. RAST POMORSKIH PREVOZOV NA KRATKIH RAZDALJAH

V zadnjem poročilu o napredku smo opisali potencial, ki ga imajo pomorski prevozi na kratkih razdaljah. Prišli smo tudi do ugotovitve, da se v tovrstnih prevozih skriva veliko več kot samo potencial. Tovrstni prevozi so namreč bili edina vrsta prevoza v 1990-ih letih, ki ji je uspelo držati korak s hitro rastjo cestnega prevoza. Med letoma 1995 in 2002 je število tonskih kilometrov zraslo za 25 % tako v pomorskem prevozu na kratkih razdaljah kot v cestnem prevozu. Leta 2001 je bil delež pomorskega prevoza na kratkih razdaljah 40 % v številu skupno prevoženih tonskih kilometrov v Evropi, delež cestnega prevoza pa je znašal 45 %<sup>6</sup>. Za več podrobnosti glej Prilogo II.

Potniški prevoz je nedvomno pomembna sestavina pomorskega prevoza na kratkih razdaljah, ki prispeva k njegovi večji povezanosti. Ker pa je poglobilni cilj spodbujanja tega prevoza preusmeritev blagovnega prevoza in ker se skupni promet lahko neprimerno bolj razbremeni s preusmeritvijo tovora s cestnega na pomorski prevoz kot z enako preusmeritvijo potnikov, se pričujoče sporočilo ukvarja predvsem z blagovnim prevozom.

---

<sup>1</sup> Sporočilo Komisije o razvoju pomorskih prevozov na kratkih razdaljah v Evropi - Obeti in izzivi, COM(95) 317 končno, 5.7.1995.

<sup>2</sup> Delovno gradivo Komisije: Poročilo služb Komisije o napredku v skladu z Resolucijo Sveta o pomorskih prevozih na kratkih razdaljah z dne 11. marca 1996, SEC(97) 877, 6.5.1997.

<sup>3</sup> Razvoj pomorskih prevozov na kratkih razdaljah: Dinamična alternativa znotraj verige trajnostnega prevoza - Drugo dvoletno poročilo o napredku, COM(1999) 317 končno, 29.6.1999.

<sup>4</sup> Bela knjiga o evropski prometni politiki do leta 2010; Čas za odločitev, COM(2001) 370, 12.9.2001.

<sup>5</sup> Sporočilo Komisije: Program spodbujanja pomorskih prevozov na kratkih razdaljah, COM(2003) 155 končno, 7.4.2003.

<sup>6</sup> Energija in promet EU v številkah: Statistična knjižica 2003.

### 3. OKOLJSKE KORISTI IN POMANJKLJIVOSTI

Pomorski prevoz je energetsko učinkovitejši od drugih vrst prevoza in je v glavnem manj škodljiv okolju. Splošno gledano bi bilo torej povečanje obsega pomorskih prevozov na kratkih razdaljah v skladu s prometno in okoljsko politiko Skupnosti (glej Prilogo III).

### 4. ODSTRANJEVANJE OVIR V RAZVOJU POMORSKIH PREVOZOV NA KRATKIH RAZDALJAH

Kakor je bilo ugotovljeno v Sporočilu iz leta 1999 in naknadno oblikovanem Programu spodbujanja pomorskih prevozov na kratkih razdaljah iz leta 2003, še vedno obstaja nekaj ovir, ki tovrstnemu prevozu preprečujejo hitrejši razvoj:

- Pomorski prevoz še ni dosegel popolno vključitev v multimodalno prometno verigo "od vrat do vrat";
- Pomorski prevoz se še ni povsem otresel podobe zastarele gospodarske panoge;
- Pomorski prevoz je povezan z zahtevnimi upravnimi postopki;
- Pomorski prevoz terja visoko pristaniško učinkovitost.

Razvoj pomorskih prevozov na kratkih razdaljah je naloga, s katero se morajo spopasti predvsem gospodarske panoge. V tem razvoju pa bodo morali pomembno vlogo odigrati tudi pristojni organi, ki morajo izdelati ustrezen okvir in vzdrževati tovrstne prevoze visoko na seznamu političnih prednostnih nalog, kar jim je v zadnjih letih tudi uspevalo.

Logistične verige za pomorske prevoze na kratkih razdaljah bo treba upravljati in jih tržiti s točkami, ki ponujajo "vse na enem mestu", na primer v obliki prevoznih integratorjev<sup>7</sup>. Te točke bi morale strankam ponuditi celovito ponudbo in prevzeti odgovornost za celotno multimodalno prometno verigo "od vrat do vrat". Za doseganje tega cilja je sicer treba vložiti kar nekaj naporov, dejstvo pa je, da prinaša koristi prav vsem udeležencem.

#### 4.1. Odstranjevanje "ozkih grl"

Komisija, v sodelovanju s kontaktnimi točkami za pomorske prevoze na kratkih razdaljah<sup>8</sup> in industrijo, vseskozi posodablja seznam težav, ki zavirajo razvoj pomorskih prevozov na kratkih razdaljah<sup>9</sup>. Leta 2003 sta bili dve srečanji kontaktnih točk namenjeni odpravljanju posameznih ozkih grl, in sicer v naslednjih kategorijah:

- Podoba pomorskega prevoza na kratkih razdaljah;
- Pomorski prevoz na kratkih razdaljah "od vrat do vrat";
- Administracija in dokumentacija;
- Pristanišča in pristaniške storitve;

---

<sup>7</sup> Glej [http://europa.eu.int/comm/transport/logistics/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/logistics/index_en.htm)

<sup>8</sup> Za več podrobnosti o kontaktnih točkah za pomorske prevoze na kratkih razdaljah glej poglavje 7.1.

<sup>9</sup> Glej [http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/policy\\_bottlenecks\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/policy_bottlenecks_en.htm)

- Zadeve, značilne za posamezne države.

Nekaj ozkih grl iz prvotnega seznama je bilo že razrešenih (glej Prilogo IV za primere). Delo na načrtnem odpravljanju preostalih 67 ozkih grl se bo nadaljevalo.

#### 4.2. Carinski postopki pri pomorskih prevozih na kratkih razdaljah

Leta 2002 je Komisija predstavila Vodič skozi carinske postopke pri pomorskih prevozih na kratkih razdaljah<sup>10</sup>. Vodič ima dvojni namen. Najprej podaja opis carinskih pravil EU, ki se nanašajo na pomorske prevoze na kratkih razdaljah, vključno s priložnostmi, ki so na voljo za poenostavitev carinskih postopkov. Nato vzpostavlja jasno podlago za določanje morebitnih konkretnih potreb po dopolnjevanju ali nadaljnjih poenostavitvah postopkov.

Vseevropska posvetovanja v zvezi z vodičem so se končala aprila 2003 in prve analize prispevkov so pokazale, da je konkretnih težav, povezanih s carinskimi pravili, manj kot so jih pričakovali. Glavne opombe so se vrtele okrog tako imenovane "pooblaščen redne službe za pomorske prevoze"<sup>11</sup>, služba, ki jo je Komisija pooblastila za opravljanje blagovnega prevoza Skupnosti med dvema državama članicama s čim manj formalnostmi. Glede blaga Skupnosti bi lahko to službo pravzaprav primerjali z mostom med dvema ali več točkami Carinskega območja Skupnosti, kjer na nobenem koncu mostu ni carinskega pregleda. Status blaga Skupnosti, katerega prevoz opravlja ta služba, se dokazuje tako kot v cestnem prevozu. Za neskupnostno blago se lahko ta služba uporablja za poenostavljene tranzitne postopke, kot je uporaba lastnih tovornih listin izvajalca storitev za carinske namene.

Za naslavljanje nekaterih vprašanj okrog pooblaščen redne službe za pomorske prevoze, njenega delovanja v praksi in sprostitev administracije, ki jo ponuja, je Komisija marca 2004 predstavila delovni dokument<sup>12</sup>, ki pojasnjuje način delovanja službe in postopke pridobivanja statusa pooblaščen redne službe za pomorske prevoze. Ta dokument je neposreden odziv na potrebe gospodarske panoge pomorskega prevoza, saj službo približuje uporabnikom, podjetjem, ki bi lahko imela koristi od nje, pa zagotavlja lažji dostop do nje.

Nekatere težave, ki so jih izpostavili prispevki, so bile izključno praktične narave in jih je bilo možno poenostaviti ali rešiti z elektronskim prenosom carinskih in drugih administrativnih podatkov (e-carina).

Kot enega od prvih korakov v okviru e-carine je približno 3.000 carinskih uradov v 22 držav sredi leta 2003 uvedlo novi računalniški tranzitni sistem (*New Computerised Transit System - NCTS*). V sedanjem sistemu postopek, povezan s prevozi v skladu z enotnim administrativnim dokumentom (EAD), nadomeščajo elektronska sporočila. V prihodnosti je načrtovana vgradnja dodatnih funkcij v NCTS.

<sup>10</sup> Delovno gradivo Komisije: Vodič skozi carinske postopke pri pomorskih prevozih na kratkih razdaljah, SEC(2002) 632, 29.5.2002.

<sup>11</sup> Glej: Uredba Komisije (ES) št. 75/98 z dne 12. januarja 1998, UL L 7. 13.1.1998, str. 3, kakor je bila naknadno spremenjena.

<sup>12</sup> Delovno gradivo Komisije: Poenostavljeni carinski postopki pri pomorskih prevozih na kratkih razdaljah: "Pooblaščen redna služba za pomorske prevoze na kratkih razdaljah, SEC(2004) 333, 17.3.2004.

Julija 2003 je Komisija predstavila Sporočilo o enostavnem carinskem in trgovinskem okolju brez papirnatih transakcij<sup>13</sup>. Sporočilo predlaga usklajevanje med različnimi organi, ki sodelujejo v projektu. To bi lahko v končni fazi privedlo do ustanovitve administrativnih točk, ki ponujajo "vse na enem mestu", katerih ciljna skupina bodo trgovci, ki bodo lahko zadeve urejali namesto pri treh ali štirih upravnih organih samo pri enem samem organu. To seveda pomeni, da bodo morali tudi informacije o posamezni uvozni pošiljki poslati samo enkrat.

Sporočilo tudi predlaga prilagoditev Carinskega zakonika, tako da elektronske deklaracije in sporočila postanejo pravilo, papirnate deklaracije pa izjema. Uresničitev teh ciljev pa bo zahtevalo nekaj časa, ker bo najprej treba organizirati potrebne pretoke podatkov in vzpostaviti združljive informacijske sisteme.

Nekaj težav, ki so bile ugotovljene med posvetovanji, je izhajalo tudi iz nacionalne, regionalne in lokalne uporabe carinskih pravil Skupnosti. Nekatere od teh zadev bi lahko bile rešene s pobudami za približevanje nacionalnega izvajanja carinskih pravil Skupnosti in izboljšanje sodelovanja med nacionalnimi carinskimi službami, zlasti v okviru akcijskega programa za carino v Skupnosti (Carina 2007)<sup>14</sup>. Poleg tega sta dve kontaktni skupini<sup>15</sup> carinskih uradov zadolženi za poglobljanje praktičnega sodelovanja in usklajevanja med carinskimi uradi v večjih pristaniščih v EU. Ti dve skupini preučujeta praktične operativne zadeve, opredeljujeta standarde in si prizadevata za uravnoteženo izvajanje nadzora.

Na podlagi posvetovanj in nadaljnega razvoja dogodkov na področju carine Komisija periodično posodablja prvotni Vodič skozi carinske postopke za pomorske prevoze na kratkih razdaljah. Najnovejša delovna različica je različica št. 3, posodobljena 14. januarja 2004.

#### **4.3. Pristaniške storitve in varnost**

Pomorski prevozi na kratkih razdaljah zahtevajo učinkovita pristanišča, ki so primerna za opravljanje morskih prevozov na kratkih razdaljah, ne glede na to, ali se ta pristanišča nahajajo na morju, otokih ali rekah. Za opravljanje tovrstnih prevozov je treba zagotoviti tudi razumne čase obrata in pregledne postopke in pristojbine. Pomorski prevozi na kratkih razdaljah se lahko v Evropi uveljavijo samo s pomočjo pristanišč, ki so dobro umeščena v multimodalno prometno verige. Ta predpogoj pa ni vedno izpolnjen.

Spričo tega je Komisija leta 2001 pripravila predlog o dostopu na trg pristaniških storitev<sup>16</sup> v Evropski uniji. Namen tega predloga je bil povečati učinkovitost in zmanjšati stroške nekaterih pristaniških storitev: pilotažo, vleko, privez, potniške storitve in skladiščenje tovora.

Vendar je Evropski parlament po usklajevanju s Svetom glasoval proti predlaganemu besedilu. Spričo tega je konkurenca na trgu pristaniških storitev še vedno manj intenzivna, kot bi bila, če bi to področje urejala posebna direktiva.

<sup>13</sup> Sporočilo Komisije Svetu, Evropskemu parlamentu in Evropskemu Ekonomsko-socialnemu odboru: Enostavno carinsko in trgovinsko okolje in brez papirjev, COM(2003) 452 končno, 24.7.2003.

<sup>14</sup> Odločba št. 253/2003/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2003 o sprejetju delovnega programa za carino v Skupnosti (Carina 2007), UL L 36, 12.2.2003, str. 1.

<sup>15</sup> RALFH je usmerjen v večja severna pristanišča v EU, ODYSSUD pa v večja južna pristanišča v EU.

<sup>16</sup> Predlog Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o dostopu na trg pristaniških storitev, COM(2001) 35 končno, 13.2.2001, kakor je bil spremenjen s COM(2002) 101 končno, 19.2.2002.

Na področju pristaniške varnosti bi lahko pomorski prevozi na kratkih razdaljah potegnili korist iz možnosti, ki jih ponuja konvencija SOLAS (Varstvo človeškega življenja na morju), za sklepanje dvostranskih in večstranskih sporazumov med državami članicami o alternativnih ureditvah varnosti (glej Prilogo V).

#### **4.4. Nakladalne enote**

Usklajevanje in standardizacija nakladalnih enot ima lahko pozitiven vpliv na pomorski prevoz na kratkih razdaljah. Lahko na primer omogoči prodor na trg kopenskih zamenljivih tovarišč (glej Prilogo VI).

### **5. POMORSKE AVTOCESTE**

Bela knjiga o evropski prometni politiki do leta 2010 je velik poudarek namenila konceptu "pomorskih avtocest". Te pomorske avtoceste naj bi postale sestavni del čezevropskega omrežja (TEN-T) - na podoben način kot kopenske avtoceste in železnice -, zmanjšale preobremenjenost cest in/ali izboljšale dostop do obrobni in otoških območij in držav. Poleg zmanjšanja števila tovornjakov na glavnih cestah bi lahko v nekaterih primerih tudi prispevale k razvoju pomorskega prevoza potnikov, saj lahko plovila prevažajo hkrati tovor in potnike.

Pomorske avtoceste naj bi postale sestavni del logističnih verig "od vrat do vrat" in ponujale učinkovite, redne, zanesljive in pogoste storitve, ki bi lahko tekmovala s cestnim prevozom v tako v smislu tranzitnega časa kot tudi cenovno. Pristanišča, povezana s temi avtocestami, morajo razpolagati z učinkovitimi povezavami z notranjostjo države, hitrimi upravnimi postopki in visoko kakovostnimi storitvami, ki morajo biti usmerjene v doseganje čim večje stopnje uspešnosti pomorskih prevozov na kratkih razdaljah.

Čeprav bodo pomorski prevozi na kratkih razdaljah poglavitna vrsta prevoza na pomorskih avtocestah, njihov pomen presega pomen pomorskih avtocest, ker bodo poleg čeznacionalnih povezav med državami članicami Evropske unije zagotavljali tudi povezave z bližnjimi tretjimi državami, domače povezave in povezave od celine do otokov.

Oktober 2003 je Komisija predlagala spremembe Smernic Skupnosti o razvoju TEN-T<sup>17</sup>, vključno z izvedbo 29 prednostnih projektov najpozneje do leta 2020. Tem prednostnim projektom je treba dati status projektov, ki so v "evropskem interesu", v skladu s tem pa bi jim namenili prednostno financiranje iz ustreznih virov Skupnosti. Projekt št. 21 je prednostni projekt o razvoju pomorskih avtocest. V okviru tega prednostnega projekta so bile predlagane štiri pomorske avtoceste (glej zemljevid in Prilogo VII):

- Avtocesta Baltiškega morja (ki bo povezovala države članice ob Baltiškem morju z državami članicami v srednji in zahodni Evropi, vključno s progo skozi prekop med Severnim morjem in Baltiškim morjem);
- Pomorska avtocesta zahodne Evrope (ki bo peljala od Portugalske in Španije prek Atlantskega loka do Severnega morja in Irskega morja);

---

<sup>17</sup> Dopolnjen predlog Odločbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembah dopoljenega predloga Odločbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembah Odločbe št. 1692/96/ES o smernicah Skupnosti za razvoj čezevropskega prometnega omrežja, COM(2003) 564 končno, 1.10.2003.

- Pomorska avtocesta jugovzhodne Evrope (ki bo povezala Jadransko morje z Ionskim morjem in vzhodnim Sredozemljem, vključno s Ciprom);
- Pomorska avtocesta jugozahodne Evrope (ki bo zajela zahodno Sredozemlje in povezala Španijo, Francijo, Italijo, vključno z Malto, s pomorsko avtocesto jugovzhodne Evrope, vključno s povezavami do Črnega morja).

Evropski parlament je aprila 2004 potrdil skupno stališče Sveta o predlogu Komisije. Novi člen 12a o pomorskih avtocestah sedaj odpira možnost, da se pomoč Skupnosti nameni vrsti ukrepov v okviru čezevropskega omrežja. Mehanizem naj bi državam članicam omogočil, da s pomočjo Skupnosti zagotovijo podporo svoji infrastrukturi, objektom in sistemom logističnega upravljanja na podlagi ustreznih razpisnih postopkov.

Podpora razvoju pomorskih avtocest bi morala temeljiti na enakih merilih kot je bila pogojena podpora v okviru programa Marco Polo<sup>18</sup>, in sicer na prizadevanjih za preprečevanje izkrivljanja konkurence in usmerjenosti v samostojno izvajanje projekta po izteku obdobja financiranja Skupnosti<sup>19</sup>.

Komisija v podporo izvajanju tega procesa razvija smernice, ki bodo opredelile merila in postopke financiranja projektov pomorskih avtocest v skladu s pravili čezevropskega transportnega omrežja, in tako pospešile praktično uporabo teh pravil. Smernice bodo predvidoma pripravljene kmalu po začetku veljavnosti novih smernic TEN-T.

Prometne povezave z lastnostmi, ki so bistveno podobne lastnostim pomorskih avtocest, že obstajajo (glej Prilogo VIII za primere), pri čemer sta povezava skozi Rokavski preliv in ožina Kattegat (Danska/Švedska) dva najbolj očitna primera. Vseeno pa bo za te povezave treba uvesti visoke standarde kakovosti in jih znatno razširiti, če želimo uresničiti ambiciozni cilj iz Bele knjige o evropski prometni politiki do leta 2010: znatno povečati delež rasti pomorskega prevoza na kratkih razdaljah v skupnem prevozu, zlasti s povezavami do pomorskih avtocest.

<sup>18</sup> Uredba (ES) št. 1382/2003 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. julija 2003 o dodeljevanju finančne pomoči Skupnosti za večjo okoljsko učinkovitost sistema tovornega prometa (Program Marco Polo), UL L 196, 2. 8.2003, str. 1.

<sup>19</sup> Drugi pomembnejši pogoji v okviru programa Marco Polo zahtevajo, da naj ukrepi peljejo v dejanski, bistveni in merljivi prehod s cestnega prevoza; da imajo realni poslovni načrt (ki naj predvideva samostojno izvajanje projekta po prekinitvi financiranja s strani Skupnosti); postopek izbire storitev tretjih oseb mora biti pregleden, objektiven in nediskriminatoren; ukrep naj pokriva ozemlje vsaj dveh držav članic ali vsaj ene države članice in ene bližnje tretje države; projekte naj predložijo konzorciji dveh ali več podjetij s sedežem v najmanj dveh različnih državah članicah ali najmanj eni državi članici in eni bližnji tretji državi; in da naj obstaja skupna zgornja meja za pomoč, ki je združljiva z ureditvijo državnih pomoči, določeno v Pogodbi.

## 6. MARCO POLO

Program *Pilot Actions for Combined Transport* ("Pilotske akcije za kombinirani transport" - (PACT)<sup>20</sup> se je iztekel konec leta 2001. Nasledil ga je novi program "Marco Polo" avgusta 2003<sup>21</sup>. Novi program je zastavljen širše kot njegov predhodnik, saj lahko ponudi subvencioniranje akcij na vseh področjih pomorskih prevozov na kratkih razdaljah, na področju železnice in na področju celinskih plovni poti. V okviru programa Marco Polo je zastavljen ambiciozni cilj preusmeritve 12 milijard tonskih kilometrov na leto s cestnega na necestni promet. Proračun novega programa je 100 milijonov evrov za obdobje 2003-2006.

Prvi razpis v okviru programa Marco Polo s proračunom 15 milijonov evrov je bil objavljen oktobra 2003. V okviru tega razpisa je Komisija prejela 87 pravilno oddanih prijav, z zahtevami po subvencijah v skupni višini 182,4 milijonov evrov.

Šestintrideset odstotkov (36 %) prijav se je nanašalo neposredno na pomorske prevoze na kratkih razdaljah, 34 % je bilo železniških projektov, 5 % projektov je bilo usmerjenih v celinske plovne poti, 25 % projektov pa je pokrilo več kot eno vrsto necestnega prevoza (npr. pomorski prevozi na kratkih razdaljah v kombinaciji z železniškim prevozom ali celinskimi plovni poti).

Prijave na področju pomorskih prevozov na kratkih razdaljah, ki so bile izbrane v okviru izbirnega postopka, so bile v glavnem visoko kakovostne, tako da je bil znaten delež sprejetih projektov prav na področju pomorskih prevozov na kratkih razdaljah.

## 7. PROMOCIJSKE MREŽE NA UPRAVNI IN PRAKTIČNI RAVNI

Javnost še ni povsem obveščena o koristih, ki jih je danes prinašajo pomorski prevozi na kratkih razdaljah "od vrat do vrat". Tega smo se lotili s splošno promocijo na ravni EU<sup>22</sup> in z dvema ločenima mrežama, od katerih je vsaka zadolžena za posebne naloge: kontaktne točke za pomorske prevoze na kratkih razdaljah in promocijski centri.

### 7.1. Kontaktne točke za pomorske prevoze na kratkih razdaljah

Kontaktne točke za pomorske prevoze na kratkih razdaljah so pravzaprav visoko usposobljeni državni uslužbenci iz nacionalnih uprav, ki so znotraj svojih javnih uprav zadolženi za to vrsto prevoza na nacionalni ravni. Njihovo delovanje je usklajeno s Komisije in politiko EU. Na pobudo Komisije se kontaktne točke povezujejo na ravni EU, da izmenjajo izkušnje, analizirajo načine spodbujanja pomorskih prevozov na kratkih razdaljah, odpravijo ozka grla, ki zavirajo razvoj tega prevoza in oblikujejo nove strategije za povečanje privlačnosti tega prevoza za naročnike prevozov. Sestanki na ravni kontaktnih točk se v povprečju skličejo dvakrat na leto pod predsedstvom Komisije. Forum pomorskih gospodarskih panog se teh sestankov udeležuje kot opazovalec.

---

<sup>20</sup> Za več informacij glej: [http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/pact/projects\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/pact/projects_en.htm)

<sup>21</sup> Glej opombo 18.

<sup>22</sup> Glej [http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/index_en.htm)



Skoraj vse priobalne države članice so ustanovile svoje kontaktne točke, vzpostavile pa so jih tudi države članice Evropskega gospodarskega prostora Norveška in Islandija in države kandidatke Bolgarija, Romunija in Turčija. Svojo kontaktno točko ima tudi Hrvaška.

Kontaktne točke znotraj uprav držav članic in drugih držav igrajo ključno vlogo pri usklajevanju političnih usmeritev pomorskih prevozov na kratkih razdaljah. Kontaktne točke skrbijo tudi za vzdrževanje pomorskih prevozov na kratkih razdaljah visoko na seznamu političnih nalog.

Kontaktne točke so zelo dejavne in so prispevale veliko k podobi pomorskih prevozov na kratkih razdaljah v nacionalnih upravah. Prizadevajo si tudi za vzpostavitev sodelovanja med različnimi upravami, med upravami in zadevnimi gospodarskimi panogami ter med upravami in centri za promocijo pomorskih prevozov na kratkih razdaljah. Kontaktne točke so tudi ključne pri odpravljanju ozkih grl, s čimer povečujejo uspešnost pomorskih prevozov na kratkih razdaljah.

## **7.2. Promocijski centri in Evropska mreža za pomorske prevoze na kratkih razdaljah**

V Evropi trenutno deluje 16 nacionalnih centrov<sup>23</sup> za promocijo pomorskih prevozov na kratkih razdaljah. Ti promocijski centri delujejo v skladu s politiko Komisije in se zatekajo k celi vrsti delovnih metod za naslavljanje javnosti v svojih matičnih državah. Vodi jih poslovni interes, pri čemer je povsem razumljivo, da obstaja nevtralni organ, ki spodbuja uporabo pomorskih prevozov na kratkih razdaljah.

Potencialnim uporabnikom pomorskih prevozov na kratkih razdaljah centri pomagajo z nasveti in informacijami. Promocija med drugim poteka v obliki medijskih predstavitev za različne ciljne skupine, dvostranskih srečanj s ciljnim skupinami, odgovorov na poizvedovanja, poštnih pošiljk (informacijski letaki), izjav za javnost in razstav. V okviru promocije so ladijski in cestni prevozniki posebna ciljna skupina, saj si centri prizadevajo, da spremenijo njihovo miselnost in način dela v okviru opravljanja pomorskih prevozov na kratkih razdaljah. Nekateri promocijski centri podpirajo tudi določene pobude, kot so denimo predstavitve zaposlitvenih možnosti v sektorju pomorskih prevozov in pomorske logistike za mlade ljudi.

O vzpostavitvi nadaljnjih nacionalnih centrov za promocijo pomorskih prevozov na kratkih razdaljah razmišljajo tudi nekatere druge evropske države.

In ker je ladijski prevoz mednarodna dejavnost, s strankami na obeh straneh kratke prevozne razdalje, so nacionalni promocijski centri združeni v mrežo na evropski ravni. Njihova Evropska mreža pomorskih prevozov na kratkih razdaljah daje potencialnim uporabnikom tovrstnega prevoza možnost, da izkoristijo vse ugodnosti, ki jim jih ponuja tako geografska pokritost kot tudi kolektivna strokovnost posameznih centrov.

---

<sup>23</sup> Belgija, Danska, Finska, Francija, Nemčija, Grčija, Irska, Italija, Litva, Nizozemska, Norveška, Poljska, Portugalska, Španija, Švedska in Združeno kraljestvo. Za povezave glej [www.shortsea.info](http://www.shortsea.info)

Poslanstvo Evropske mreže za pomorske prevoze na kratkih razdaljah je dvigniti raven javne podobe pomorskih prevozov na kratkih razdaljah v Evropi. Cilj mreže je postati vodilni vir informacij o tovrstnem prevozu. Mreža prispeva dodano vrednost k delu posameznih promocijskih centrov, saj zagotavlja načine za izmenjavo informacij in idej, ponuja nasvete in podporo novim centrom in nenehno razvija skupni spletni portal mreže.

Evropska mreža za pomorske prevoze na kratkih razdaljah ponuja samostojno razvite storitve, ki so na voljo na Internetu ([www.shortsea.info](http://www.shortsea.info)). Na teh spletnih straneh boste našli zbirko podatkov o storitvah linijskih plovil, ki opravljajo pomorske prevoze na kratkih razdaljah po vsej Evropi. Prva faza zbirke podatkov, ki se vseskozi razširja in posodablja, je že na voljo uporabnikom. V drugi fazi bodo dodane izboljšane možnosti za pridobivanje in izmenjavo podatkov.

Finančni viri različnih promocijskih centrov za pomorske prevoze na kratkih razdaljah se raztezajo skozi paleto javnih in zasebnih sredstev. Za doseganje ciljev je pomembno, da imajo centri zagotovljeno vsaj srednjeročno finančno varnost. Državna podpora je dober način za zagotavljanje nevtralnosti centrov in povečanje njihove verodostojnosti. Široka udeležba gospodarskega sektorja pa je predpogoj za uspešno delovanje centrov.

Evropska komisija izrazito podpira promocijske centre in njihovo mrežo in si prizadeva, da zagotovi ustrezno delovanje centrov in potrebne politične usmeritve za konkretne dejavnosti, ki jih centri izvajajo.

## **8. RAZVOJ DOGODKOV NA NACIONALNI RAVNI**

Med pripravo tega sporočila je Komisija zaprosila kontaktne točke za pomorske prevoze na kratkih razdaljah, da prispevajo povratne informacije. Komisija je kontaktnim točkam hvaležna za njihove prispevke, ki se nahajajo na nekaj mestih v tem sporočilu, zlasti v Prilogi IX.

## **9. NAMESTO ZAKLJUČKA**

Medtem ko so pomorski prevozi na kratkih razdaljah dolgo časa imeli podobo ne preveč učinkovitega načina prevoza, danes kažejo sposobnost, da lahko dosežejo stopnjo konkurenčnosti, ki se običajno pripisuje samo cestnemu prevozu. Ne glede na to pa pričakovana rast obsega evropskega prevoza blaga terja nadaljnje povečevanje obsega pomorskih prevozov na kratkih razdaljah, da lahko tovrstni prevoz da poln prispevek k ublažitvi sedanjih in prihodnjih težav na področju prevoza v Evropi.

Kljub jasnim pozitivnim zadevam v tem sporočilu ne smemo pozabiti, da je promocija pomorskih prevozov na kratkih razdaljah dolgoročni projekt, in da bodo lahko učinki današnjega dela po vsej Evropi primerno ocenjeni samo v daljši prihodnosti. Komisija bo še naprej spodbujala pomorske prevoze na kratkih razdaljah in spremljala razvoj tega področja; v ta namen namerava po potrebi pripraviti nadaljnja sporočila ali poročila o napredku.