

## Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o sporočilu Komisije – Akcijski načrt za logistiko tovornega prometa

COM(2007) 607 konč.

(2008/C 224/10)

Evropska komisija je 18. oktobra 2007 sklenila, da v skladu s členom 262 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednjem dokumentu:

*Sporočilo Komisije – Akcijski načrt za logistiko tovornega prometa*

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 8. maja 2008. Poročevalec je bil g. RETUREAU.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 445. plenarnem zasedanju 28. in 29. maja 2008 (seja z dne 29. maja) z 99 glasovi za, nobenim glasom proti in 1 vzdržanim glasom.

### 1. Sklepi in priporočila

1.1 Odbor pozdravlja akcijski načrt, ki ga je predlagala Komisija, in upa, da bo lahko izrazil svoje mnenje o vmesnem poročilu, predvidenem za leto 2010, da se oceni doseženi napredek in ugotovijo morebitni problemi.

1.2 Odbor se strinja, da bi bila za intermodalne terminale, vključno s pristanišči in letališči, koristna primerjalna analiza (benchmarking), pripravljena v tesnem sodelovanju z industrijo. Z več splošnimi evropskimi referenčnimi vrednostmi, ki jih je mogoče prilagoditi lokalnim razmeram, je v okviru primerjalne analize možna dovolj različna obravnava, ki upošteva različne značilnosti terminalov na kopnem, morskih pristanišč, letališč in pristanišč na celinskih plovnih poteh.

1.3 Določanje cen glede na vrsto prevoza na splošno ne odraža dejanskega vpliva različnih vrst prevoza na infrastrukturo, okolje in energetska učinkovitost niti v zadostni meri socialnih, ozemeljskih in družbenih stroškov.

1.4 Orodja za primerjanje in ocenjevanje, predvidena za primerjalno analizo, bodo torej morala primerjati uporabne prevozne verige na podlagi njihove trajnosti, da bi omogočili vzpostavitev uravnoteženega mehanizma za določanje cen in pripravo regulacijskega sistema, ki bi zagotavljal izbiro najučinkovitejše in najbolj trajnostne vrste prevoza, odvisno od vrste tovora in razpoložljivih vrst prevoza.

1.5 Večja učinkovitost logistike prevoza glede na potrebe uporabnikov in celotne družbe bo nedvomno imela za posledico večjo in hitrejšo uporabo obstoječih novih najsodobnejših tehnologij, nove raziskave, pa tudi stalna prizadevanja za usposabljanje in kvalifikacijo osebja ter izboljšanje delovnih pogojev. Obenem je treba čim bolj izboljšati uporabo obstoječe infrastrukture ter razvijati človeške, materialne in finančne vire, vložene v prevoz in logistiko. Prav tako je treba spodbujati ponovno ovrednotenje ter večjo privlačnost teh poklicev. Nove naložbe so kljub temu izredno pomembne za hitrejšo vključevanje novih držav članic in krepitev evro-sredozemske in

sosedske politike. Treba je oceniti tudi dolgoročni trend povpraševanja, da se predvidijo kapitalne naložbe, ki se bodo povrstile v daljšem obdobju.

1.6 Okrepiti je treba zaščito in varnost na cestah, in to predvsem na območjih, ki mejijo s tretjimi državami.

1.7 Obala EU se je povečala; zdaj se odpira na Baltsko in Črno morje, povezana pa je z glavno osjo Donave, ki jo je treba ponovno oživiti. Evropa ima pristaniške terminale, skozi katere poteka 90 % trgovinske izmenjave s tretjimi državami in 40 % trgovine med državami EU. Logistične dejavnosti se v teh terminalih pomembno razvijajo. Kljub temu so potrebne še številne izboljšave. Predvsem je treba posodobiti celinske povezave z zagotavljanjem raznolikih vrst prevoza in z večjo uporabo intermodalnih tehnik. Izboljšati je treba tudi tehnike in organizacijo pretovarjanja. Podobno je treba doseči tudi večje ravnotežje med različnimi pristanišči in boljše dopolnjevanje med njimi in terminali na celinei.

1.8 Odbor podpira uporabo novih tehnologij, uporabne raziskave vseh vidikov različnih vrst prevoza, ki jih je mogoče še izboljšati (infrastruktura, oprema za prevoz in rokovanje s tovorom, organizacija dela, delovni pogoji itd.), proaktivno sodelovanje pri pripravi tehničnih standardov ter standardov komuniciranja in sporočanja, da se izboljša razvoj somodalnosti in pretok prometa ter povezava med rastjo proizvodnje in trgovine na eni strani in rastjo prevoza na drugi, ki se lahko samo povečuje. V tem pogledu je zelo pomemben dejavnik večja učinkovitost logističnih verig.

1.9 Nadaljevati se morajo raziskave na področju motorjev in njihove energetske učinkovitosti ter raziskave nefosilnih goriv, tako za osebna vozila kot vozila za javni potniški promet ter vozila, namenjena prevozu tovora.

1.10 Nujni ukrepi in bolj vztrajna prizadevanja so potrebni na področju logistike mestnega prevoza, da se prepreči nadaljnje pešanje gospodarstva v velikih mestih in velike izgube storilnosti, ki so posledica časa, izgubljenega v prometnih zastojih; to

je neproduktivno in povzroča onesnaženje, ki slabo vpliva tako na prebivalce kot na podjetja. Za mestno okolje je nujen celostni pristop, ki bo upošteval potrebe osebnega in javnega prevoza ljudi in tovora, da se doseže boljša razdelitev cestnega omrežja in obrne trend odhajanja ljudi in preseljevanja številnih dejavnosti na obrobja mest in v oddaljena naselja.

1.11 Trajnost in energetska učinkovitost ter intermodalnost so v središču tega načrta, predlagani časovni razpored pa poudarja nujnost politike, ki bo sledila. Predlogi Komisije dajejo prednost sodelovanju in dialogu pred obveznimi ukrepi. Treba je pokazati, da bo ta pristop deloval. Njegov uspeh bo odvisen od svetovnih akterjev na področju prevoza in njihove sposobnosti prilagajanja zahtevam, ki jih odločno postavlja civilna družba.

## 2. Predlogi Komisije

### 2.1 Uvod

2.1.1 Komisija je 28. junija 2006 objavila sporočilo z naslovom Logistika tovarnega prometa v Evropi – ključ do trajnostne mobilnosti <sup>(1)</sup>. Sporočilo je predstavilo vlogo logistike v prizadevanjih za bolj trajnostne oblike prevoza, ki manj onesnažujejo in so okolju prijazne. Slediti bi mu morala posvetovanja za dokončanje evropskega akcijskega načrta za logistiko tovarnega prometa <sup>(2)</sup>, ki je bil na koncu objavljen 18. oktobra 2007.

2.1.2 Komisija je v prometno politiko EU nameravala uvesti razsežnost logistike, da bi zmanjšala ponavljajoča se ozka grla, porabo energije, bolje izkoristila somodalnost in multimodalnost infrastrukture in prevoznih sredstev, zaščitila okolje in omejila škodo ter spodbujala stalno usposabljanje osebja.

2.1.3 Odbor je bil zaprosen za mnenje o tem načrtu, ki vsebuje predvidene cilje, časovni razpored uresničevanja ciljev in spodbuja uporabo novih informacijskih tehnologij za povečanje učinkovitosti logistike prevoza stvari (posamezni predmeti, paketi, zabojniki). Predviden je tudi prostovoljni sistem potrdil za izvajalce logistike ter nujno potrebne kvalifikacije in usposabljanje za opravljanje njihovega poklica, da se olajša njihova mobilnost.

2.1.4 Komisija je že leta 2006 poudarila, da si je težko ustvariti predstavo o evropskem trgu logistike zaradi pomanjkanja ustreznih statističnih podatkov. Na splošno velja prepričanje, da logistika predstavlja od 10 do 15 % stroškov prepeljanih izdelkov.

2.1.5 V svojem sporočilu je Komisija predlagala vzpostavitev evropskega okvira za logistiko tovarnega prometa in ukrepanje na različnih področjih. Akcijski načrt določa podrobnosti in

roke za izvajanje v obdobju od 2008 do 2012. To pomeni zelo kratke roke za naslednje ukrepe:

- ugotavljanje in odprava ozkih grl;
- uporaba sodobnih informacijskih in komunikacijskih tehnologij (IKT) – TIC (*tracking and tracing*) z Galileom, LRT (sistem prepoznavanja in sledenja plovil na velike razdalje), RIS, AIS (sistem samodejnega prepoznavanja), SafeSeaNet in TAF (telematske aplikacije za tovorni železniški promet) ter ERTMS (Evropski sistem za vodenje železniškega prometa); uvedba pametnih tehnologij, kot je razvoj in standardizacija oznak RFID (radiofrekvenčna identifikacija) <sup>(3)</sup>;
- univerzalni standardi sporočanja in komunikacij;
- raziskave (7. okvirni program);
- interoperabilnost in medsebojna povezanost;
- usposabljanje kvalificiranega osebja na področju logistike;
- evropske primerjalne analize (*benchmarking*), vendar je treba še pripraviti kazalnike in metodologijo;
- infrastrukturna politika: vzdrževanje in optimalna uporaba obstoječe infrastrukture ter morebitne nove naložbe, zlasti v naj sodobnejšo tehnologijo;
- kakovost delovanja s pomočjo socialnega dialoga in ustreznega sodelovanja in ureditve;
- pospeševanje in poenostavitev multimodalnih verig in ustreznih standardov natovarjanja.

2.1.6 Leta 2007 objavljeni akcijski načrt vsebuje že predvidene ukrepe v bolj podrobnem programu ciljev, dodan pa mu je tudi časovni razpored za izvajanje.

2.1.7 V sporočilu <sup>(4)</sup> *Naj Evropa ostane v gibanju – Trajnostna mobilnost za našo celino*, objavljenem v okviru vmesnega pregleda in hkrati z revizijo bele knjige o prometu iz leta 2001 <sup>(5)</sup>, je Komisija poudarjala koncept „inteligentne mobilnosti“, ki jo sestavljata logistika prometa in inteligentni transportni sistemi (ITS), tej razsežnosti pa daje prednost tudi v svojem akcijskem načrtu.

### 2.2 E-tovorni promet in inteligentni transportni sistemi (ITS)

2.2.1 Široka uporaba sedanjih in prihodnjih ITS bi lahko bistveno izboljšala logistiko tovarnega prometa, vendar so še vedno težave, ki jih je treba odpraviti, kot so standardizacija, sposobnosti uporabnikov, ureditvene in druge ovire za dematerializacijo dokumentov, varnost podatkov in varstvo zasebnosti.

<sup>(3)</sup> Glej raziskovalno mnenje EESO o radiofrekvenčni identifikaciji (RFID); poročevalec g. Morgan; UL C 256 z dne 27.10.2007, str. 66–72, in prispevke konference v Lizboni, 15. in 16. novembra 2007 (spletna stran portugalskega predsedstva).

<sup>(4)</sup> COM(2006) 314 konč., 22.6.2006.

<sup>(5)</sup> Glej mnenja Odbora o beli knjigi COM(2001) 370 z dne 12.9.2001: *Evropska prometna politika za leto 2010: čas odločitev in o vmesnem pregledu COM(2006) 314 z dne 22.6.2006: Naj Evropa ostane v gibanju – Trajnostna mobilnost za našo celino – Vmesni pregled Bele knjige.*

<sup>(1)</sup> COM(2006) 336 konč.

<sup>(2)</sup> COM(2007) 607 konč.

2.2.2 Koncept e-tovornega prometa bo sčasoma privedel do „interneta stvari“ (tovor: posamezni predmeti, zavoji in paketi, zabojniki, vsak sestavni del ima možnost personalizacije, imenovanja in identifikacije s pasivno ali aktivno „pametno nalepko“, ki jo aktivira čitalnik za RFID – radiofrekvenčno identifikacijo); ta novi „internet stvari“ bo omogočal avtomatizacijo in poenostavitev prenosa podatkov o tovoru (geografski položaj, informacije o vrsti in količini, sporočila o carini in drugo). Obstoječe sisteme je treba razvijati z namenom, da se utrdi ta nova razsežnost interneta, ki temelji na identifikaciji stvari.

2.2.3 Komisija v letu 2008 načrtuje velik raziskovalni projekt na podlagi načrta za izvajanje ITS in tehnologij za logistiko prometa.

### 2.3 Obeti za prihodnost

2.3.1 S povečanjem učinkovitosti namerava načrt prispevati k rešitvi težav, kot so zastoji, onesnaževanje in hrup, emisije CO<sub>2</sub> in odvisnost od fosilnih goriv. Te ukrepe morajo spremljati prizadevanja z dolgoročnim vidikom, ki jih bodo skupno izvajale vse države članice, da se vzpostavi skupni temelj za naložbe v prihodnje sisteme prevoza tovora.

2.3.2 Evropska komisija bo poročala o napredku izvajanja akcijskega načrta leta 2010.

## 3. Splošne ugotovitve Odbora

3.1 Širitev EU, vedno večja globalizacija trgovine, pojav novih gospodarskih sil (ne le Kitajske) in proces delokalizacije so pomembni dejavniki razvoja trgovine. Ta se povečuje hitreje kot proizvodnja. V beli knjigi iz leta 2001 je Komisija predvidela „ločitev“ prevoza od rasti. To vprašanje je treba nujno ponovno preučiti, vsaj zaradi ponovne uvedbe „združitve“, „paralelizma“. V okviru revidirane bele knjige iz leta 2006 <sup>(6)</sup> je lahko logistika s kombiniranjem različnih vrst prevoza in akterjev (organizatorji prometnih tokov, prevozniki, uporabniki, nacionalni, evropski, mednarodni organi) ter z uporabo novih informacijskih tehnologij ter tehnologij pakiranja in ravnjanja z blagom odločilen dejavnik racionalizacije in večje učinkovitosti trgovine in prevoza blaga.

3.2 Svetovne logistične verige zahtevajo, da so povezave med modalnimi sistemi, bodisi fizične ali elektronske, dolgoročno popolnoma integrirane, da se lahko uporablja ena vrsta ali najučinkovitejša kombinacija vrst prevoza in tako izboljša logistika, s tem da se kot cilje določi „sočasno“ uresničevanje „trojne“ učinkovitosti: ekonomske, socialne in okoljske (vključno z zmanjšanjem izdatkov za energijo).

3.3 Načrtovanje prevoza v večini primerov zahteva dolge roke in sodelovanje številnih zainteresiranih strani. Naložbe v

prevozno infrastrukturo in logistične platforme so vezane na zelo dolga obdobja in so zelo drage, zlasti v primerih morskih ali rečnih pristanišč ali letališč, pa tudi „suhih pristanišč“ ali kombinirane transportne infrastrukture. Te platforme predstavljajo največ problemov in zato je zanje treba poiskati hitre, zanesljive in trajne rešitve. Odbor zato meni, da je treba predvsem optimizirati uporabo obstoječe infrastrukture, pri tem pa se lahko izmenjava informacij in izkušenj izkaže za zelo dragoceno. Toda povečanje vrednosti obstoječe infrastrukture in uporaba nove, napredne tehnologije ne bo dovolj. Za nove naložbe je bistveno srednje- in dolgoročno načrtovanje.

3.4 Razvoj novih, dolgotrajnih infrastruktur mora potekati na osnovi potreb, preračunanih za zelo dolgo obdobje, in v kolikor ne obstaja alternativna somodalna rešitev, na primer z uporabo drugih obstoječih infrastruktur. Kombinirani prevoz po cesti in železnici je na primer lahko alternativna možnost za širitev obstoječega cestnega omrežja ali gradnjo novih cest. Tako načrtovanje mora vključevati vse akterje v logističnih verigah: evropske, nacionalne in regionalne oblasti, proizvajalce, distributerje in druge odpremnike, strokovnjake za logistiko in prevoznike ter socialne partnerje. Tudi lokalno prebivalstvo mora imeti možnost, da se vključi v predhodne razprave in razna posvetovanja o teh vprašanjih, njihova stališča pa je treba resno upoštevati.

3.5 Namen načrtovanja mora biti ustvariti dolgotrajna partnerstva, ki bodo zagotovila trajnostno učinkovitost infrastrukture (ekonomske, ekološko in socialno). Načrtovanje mora biti v skladu z Evropsko perspektivo prostorskega razvoja in prispevati k boljšemu strukturiranju, usklajevanju in utrjevanju naložb v promet z industrijskimi in trgovinskimi dejavnostmi ter programi za urejanje zemljišč in mestnih površin (predvsem zato, da bi se izognili „širjenju“ logističnih platform in prezgodnjim ter dragim „delokalizacijam“, ozkim grlom, ki prizadenejo nekatere osi in območja, ter propadanju in izoliranosti nekaterih območij zaradi slabih storitev ali pomanjkanja le-teh).

3.6 Glede novih standardov, ki so predvideni za nakladalne enote, je jasno, da morajo olajšati morebitno pretovarjanje z vidika največje teže in dimenzij, ki jih je mogoče pretovoriti. Vendar, glede na težave, povezane z dejstvom, da je kopenski tovorni promet skoraj izključno omejen na ceste, ti standardi ne bi smeli privedi do dodatnih stroškov, ki bi lahko škodovali infrastrukturi in še zmanjšali varnost cestnega prometa. Zato morajo standardi spodbujati somodalnost.

<sup>(6)</sup> Naj Evropa ostane v gibanju – Trajnostna mobilnost za našo celino – Vmesni pregled Bele knjige Evropske komisije o prometu iz leta 2001, COM(2006) 314 konč., 22.6.2006.

3.7 Glede predloga iz leta 2003 o novi prostovoljni intermodalni nakladalni enoti Odbor ponavlja svoje stališče, da je kombinacija dveh enot različnih dimenzij logistična nočna mora. Obe oviri, omenjeni v mnenju (dimenzije fiksnih ogrodij in negotovost glede odgovornosti za poravnavo stroškov tega sistema), že sami po sebi vzbujata zaskrbljenost, da se sistem ne bo uporabljal.

#### 4. Posebne ugotovitve

4.1 Odbor meni, da mora izraziti svoje mnenje o poročilu, ki ga bo Komisija pripravila leta 2010 o napredku akcijskega načrta in morebitnih težavah, ki bi se pojavile pri njegovem izvajanju.

4.2 Internet stvari bo zagotovo sredstvo za izboljšanje učinkovitosti logistike prometa, prav tako tudi storitev za stranke. Vendar na podlagi izkušenj z internetom imen Odbor meni, da je treba obravnavati vprašanja v zvezi s postopki in instrumenti preverjanja, ki bodo uvedeni za „imenovanje“; iz zgodovinskih razlogov je internet imen pod končnim nadzorom ameriškega zveznega ministrstva za trgovino (USDoC). Odbor podpira možnost evropskega vodenja v zvezi z imenovanjem in upravljanjem baz podatkov ter oblikovanjem tehničnih standardov.

4.2.1 Odbor ceni, da Komisija vključuje razvoj logistike v obnovljeno lizbonsko agendo za rast in delovna mesta. Kljub temu pa glede na izkušnje poziva Komisijo, naj čim prej nadoknadi zaostanke, ki so nastali pri uvajanju novih tehnologij, zlasti v zvezi z Galileom.

4.3 Po mnenju Odbora mora internet stvari – ob upoštevanju njegovega ekonomskega pomena in medregionalnega značaja večjega dela trgovine – temeljiti raje na večpolarnosti (npr. regionalni ali podregionalni organi za imenovanje) kot pa biti pod končnim nadzorom enega samega organa, ki je poleg tega zunaj EU.

4.4 Prav tako je treba jasno izpostaviti problem varstva zasebnosti in poslovnih podatkov, ki je povezan z diverzifikacijo informacijskih instrumentov, vzpostavljenih za identifikacijo vsebine tovora, predvsem zato, da bi se izognili uhajanju podatkov kriminalnim združbam, zlasti v tretjih državah (ob upoštevanju carinskih in zavarovalniških zadev), spremljanje tovora in identifikacijo pošiljateljcev, posrednikov in prejemnikov v kontekstu spodbujanja uporabe inteligentnih transportnih sistemov (ITS) in povezanih informacijskih tehnologij.

4.5 To je še posebej pomembno za „podrobno“ logistiko, povezano z e-trgovino.

4.6 Odbor pozdravlja namen Komisije, da posodobi poklicno dejavnost strokovnjakov za logistiko s sistemom „opredelitev“ in „potrdil“ za izvajalce, ter želi, da bi ta sistem omogočal visoko dodano vrednost.

4.7 Odbor pozdravlja tudi predlog Komisije za sodelovanje s socialnimi partnerji pri pripravi zahtev glede kvalifikacij in usposabljanja. Odbor v tem okviru upa, da bodo zahtevane kvalifikacije in usposabljanje potekali vse aktivno življenje ter obenem ustrezno upoštevali napredek znanja in tehnologij. Pozdraviti je treba prizadevanje Komisije za vzajemno priznavanje teh prostovoljnih potrdil.

4.8 Zelo pomembno je izboljšanje logistične učinkovitosti z večjo uporabo novih tehnologij, z upravno poenostavitvijo, izmenjavo izkušenj, razvojem kvalifikacij in usposabljanja in somodalnostjo. Vendar Odbor poudarja, da napredek ne more pokazati popolnoma vseh pozitivnih vidikov, če sektor prevoza in logistike ne bo predmet ponovnega uravnoteženja intra- in intermodalnega prevoza in „regulirane konkurence“ – kot je Komisija predvidela v beli knjigi leta 2001 –, ki zahteva ponovno oceno cen prevoza ter resnično uskladitev pogojev intra- in intermodalne konkurence v EU.

V Bruslju, 29. maja 2008

Predsednik

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Dimitris DIMITRIADIS