



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 18.10.2007  
COM(2007) 607 konč.

## **SPOROČILO KOMISIJE**

### **Akcijski načrt za logistiko tovarnega prometa**

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

# SPOROČILO KOMISIJE

## Akcijski načrt za logistiko tovarnega prometa

### 1. UVOD

Vmesni pregled bele knjige iz leta 2001<sup>1</sup> poudarja ključno vlogo logistike pri zagotavljanju trajnostne in konkurenčne mobilnosti v Evropi ter prispeva k doseganju ostalih ciljev, kot so čistejše okolje, varnost dobave energije, varnost in varovanje prevoza.

Logistika tovarnega prometa se osredotoča na načrtovanje, organizacijo, upravljanje, nadzorovanje in izvajanje tovornih prevozov v dobavnih verigah. Je ena izmed gonilnih sil evropske konkurenčnosti in tako največ prispeva k prenovljeni lizbonski agendi za rast in delovna mesta. Proizvodna in distribucijska omrežja so za organizacijo prevoza surovin in končnih izdelkov po EU ter drugje odvisna od visoko kakovostnih in učinkovitih logističnih verig. V osnovi gre za poslovno dejavnost in nalogo industrijske panoge. Vendar imajo organi oblasti pri oblikovanju ustreznih okvirnih pogojev jasno vlogo.

Po ocenah je delež logistične industrije v Evropi blizu 14 % BDP. Logistična industrija je v zadnjih letih dosegla stopnje rasti nad povprečjem evropskih gospodarstev. Vrednost trgovine znotraj in zunaj EU je, na primer, od leta 1999 narasla za 55 %. Do rasti je prišlo z evropskim združevanjem, liberalizacijo in razmeroma nizkimi stroški tovarnega prevoza, kar je pripeljalo do sprememb v načinu proizvodnje in trgovanja znotraj EU in v svetu. Ena od posledic rasti je tudi, da vodi povečano trgovanje z zabojniki in linijskimi prevozi do preobremenjenosti določenih morskih pristanišč in povezav pristanišč z zaledjem.

V Evropi je več logističnih podjetij, ki so vodilna v svetu. Dobro delujoči evropski logistični okvir je lahko izhodišče za razprave z ostalimi trgovskimi partnerji na področju logistike.

Logistični politiki je treba slediti na vseh ravneh vodenja. Kaže se vedno večja potreba po skladnem pristopu EU k logističnim vidikom, kar ponuja možnost okrepljenega sodelovanja in usklajevanja med različnimi razsežnostmi prometne politike, kar mora postati tudi temeljni dejavnik pri odločanju.

Ta akcijski načrt za logistiko tovarnega prometa je ena od številnih političnih pobud, s katerimi je za izboljšanje učinkovitosti in trajnosti tovarnega prevoza v Evropi pričela Evropska komisija<sup>2</sup>. Predstavlja število kratkoročnih in srednjeročnih ukrepov, ki bodo Evropi pomagali pri sedanjih in prihodnjih izzivih ter zagotovili konkurenčni in trajnostni prometni sistem za prevoz tovora v Evropi. Zunanjo razsežnost vseh teh ukrepov bo treba proučiti z vidika učinkovitega vključevanja tretjih držav in zlasti sosednjih držav v logistično verigo.

---

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

<sup>2</sup> Agenda EU za tovarni promet, COM(2007) 606.

## 1.1. Dosedanji potek postopka

Evropska komisija je sporočilo o logistiki tovornega prometa v Evropi<sup>3</sup> izdala junija 2006.

Sporočilo in predlagana področja ukrepov je decembra 2006<sup>4</sup> podprl Svet za promet. Evropski parlament je dal pozitivno mnenje septembra 2007<sup>5</sup>. Evropski ekonomsko-socialni odbor je široko pozdravil pristop, ki ga je sprejela Komisija<sup>6</sup>.

Predlagana vsebina akcijskega načrta temelji na obsežnih posvetovanjih z zainteresiranimi stranmi.

## 2. UKREPI

### 2.1. E-tovorni promet in Inteligentni transportni sistemi (ITS)

Sodobne informacijske in komunikacijske tehnologije (IKT) lahko z izboljšanjem infrastrukture, prometa in upravljanja voznega parka, z boljšim iskanjem in sledenjem blaga prek prometnih omrežij ter z boljšim povezovanjem podjetij z upravami pomembno prispevajo k somodalnosti. Kljub temu je treba premagati številne ovire pri razširjeni in brezhibni rabi IKT v logistiki tovornega prometa, med drugim tudi pomanjkljivo standardizacijo pri izmenjavi posameznih podatkov in neenake sposobnosti tržnih akterjev pri uporabi IKT. Uporabo IKT utegnejo ovirati tudi pravne zahteve. Poleg tega je treba upoštevati vprašanja varnosti in zasebnosti.

Pojem e-tovornega prometa označuje vizijo o brezpapirnem, elektronskem pretoku informacij, ki bi s pomočjo IKT hkrati povezoval fizični pretok tovora in brezpapirno sledenje. Vključuje zmožnost iskanja in sledenja tovora na njegovi poti med vrstami prevoza in zmožnost avtomatiziranja izmenjave vsebinskih podatkov v ureditvene in tržne namene. S sodobnimi tehnologijami, kot sta radiofrekvenčna identifikacija (RFID)<sup>7</sup> in uporaba satelitskega sistema za določanje položaja Galileo, se bo vzpostavil bolj uporaben in cenovno sprejemljiv sistem. Tovor mora biti mogoče prepoznati in mu določiti mesto, kjer se nahaja, ne glede na vrsto prevoza. Pomemben pogoj za to je, da so znotraj različnih vrst prevoza nameščeni standardni vmesniki in da je zagotovljena njihova povezljivost.

E-tovornemu prometu lahko v prihodnosti sledi „spremljanje tovora prek interneta“ („Internet for cargo“), kjer bodo podatki varno dostopni na spletu, kot danes velja za „internet za vsesplošno uporabo“ („Internet for people“). Ena od značilnosti je tudi zmožnost vpogleda in primerjanja spletnih informacij o storitvah, ki jih ponujajo prevozniki tovora. Naslednja značilnost pa zadeva upravno poenostavitev. Izkušnje kažejo, da se lahko informacijski sistemi upravnih podatkov uporabljajo tudi za poslovno komuniciranje med podjetji.

---

<sup>3</sup> COM(2006) 336.  
<sup>4</sup> 12. decembra 2006.  
<sup>5</sup> P6\_TA(2007)0375.  
<sup>6</sup> TEN/262.  
<sup>7</sup> COM(2007) 96 konč.

Izvajanje sistema pomorske izmenjave podatkov od ladje do obale, od obale do ladje in med vsemi zainteresiranimi stranmi s storitvami, kot so SafeSeaNet, LRIT (sistem prepoznavanja in sledenja na velike razdalje) in AIS (sistem samodejnega prepoznavanja), bo omogočilo opravljanje varnejše in boljše navigacijske in logistične storitve, pri čemer se bo izboljšalo povezovanje pomorskega prevoza z drugimi vrstami prevoza („e-pomorstvo“).

Uvajanje sistemov, kot so RIS (rečne informacijske storitve), ERTMS (Evropski sistem za vodenje železniškega prometa), TAF (telematske aplikacije za tovorni promet) in VTMS (sistem za upravljanje in obveščanje ladijskega prometa) priča o napredku v drugih vrstah prevoza. Vendar je na področju cestnega prevoza uvajanje inteligentnih transportnih sistemov (ITS) za boljše upravljanje infrastrukture in dejavnosti prevoza počasno. Strategija celovitega razvoja sistemov ITS, ki vključuje posebne zahteve za cestni prevoz tovora, kot npr. navigacijske sisteme, digitalne tahografe in sisteme cestninjenja, bi lahko pripomogla k bistvenim spremembam v logistični verigi.

Komisija zato za leto 2008 pripravlja pomembno pobudo za sisteme ITS, s katero bo uvedla bolj podroben načrt za razvoj in uvajanje sistemov ITS v Evropi in obravnavala glavno uporabo tehnologij v logistiki tovora.

#### E-tovorni promet

**Skupaj z zainteresiranimi stranmi izdelati načrt o izvedbi e-tovornega prometa, z razširitvijo pojma na „spremljanje tovora prek interneta“ in prepoznati področja težav, kjer so potrebni taki ukrepi EU, kot je standardizacija.**

Rok: določitev področij dejavnosti do leta 2009.

**Izboljšati standardizacijo informacijskih tokov, da se na podatkovni ravni zagotovi povezovanje in interoperabilnost med vrstami prevoza, ter omogočiti odprto, stabilno strukturo podatkov, ki je v prvi vrsti namenjena za pretok podatkov med podjetji in upravo ter znotraj uprav.**

Rok: 2010.

**Določiti dejavnosti v zvezi s standardnimi podatki o tovoru, vključno za ureditvene zahteve (pri čemer se upoštevajo veljavne zahteve za nevarno blago, žive živali itd.) in tehnologije, kot je RFID.**

Rok: 2009.

**Predlagati „e-pomorstvo“.**

Rok: 2009.

#### V skladu z akcijskim načrtom ITS:

**Vzpostaviti okvir za razvoj aplikacij ITS, ki obravnavajo tudi logistiko tovornega prometa, vključno z nadzorom prevoza nevarnega blaga in živih živali, sledenjem in zasledovanjem ter digitalnimi zemljevidi.**

Rok: 2009.

**Vzpostaviti ureditveni okvir za standardizacijo specifikacij delovanja posameznega vmesnika (enota v vozilu ali na krovu) za zagotovitev in izmenjavo podatkov med podjetji in upravo ter znotraj podjetij.**

Rok: 2010.

**Pospešiti naloge v smeri interoperabilnosti elektronskega cestninjenja<sup>8</sup> in v posamezen vmesnik vključiti potrebne sestavne dele.**

Rok: 2008.

## **2.2. Trajnostna kakovost in učinkovitost**

### *2.2.1. Trajno ugotavljanje ozkih grl*

Zainteresirane strani so bile leta 2006 pozvane, da določijo operativna, infrastrukturna in upravna ozka grla, kar je imelo za posledico približno 500 postavk. Ta seznam prvič ponuja celovit pregled nad dejanskimi ovirami za logistiko tovarnega prometa v Evropi. Predstavniki industrijskega sektorja in javnih organov so prostovoljno delovali kot informacijske točke za udeležence logistične industrije ter pomagali pri analizi in predlogih za odpravo prikazanih ozkih grl.

**V logistiki tovarnega prometa je treba nadaljevati z odpravljanjem ozkih grl in spodbujanjem iskanja predlogov za odpravo ozkih grl, kjer je to mogoče, pri čemer se po potrebi upoštevajo pravni ukrepi.**

Rok: trajno. Prvi rezultati do leta 2008.

### *2.2.2. Osebjem in usposabljanje v logistiki tovarnega prometa*

Na mnogih področjih v logistiki tovarnega prometa primanjkuje usposobljenega osebja. Zato bo EU v tesnem sodelovanju s socialnimi partnerji proučila ukrepe za povečanje privlačnosti logističnih poklicev ter spodbujanje čezmejne mobilnosti osebja. V tem okviru bi instrumenti kohezijske politike (Evropski socialni sklad in Evropski sklad za regionalni razvoj) ta primanjkljaj ublažili z usmerjanjem ukrepov v usposabljanje (dejavnosti in infrastruktura).

Sedanja usposabljanja, ki jih ponujajo univerze in druge ustanove, se v Evropi izredno razlikujejo. Za usmerjanje in povečanje usposabljanja logističnega osebja so potrebna dodatna prizadevanja, zlasti s krepitvijo konkurenčnosti v prevozništvu in podporo vseživljenjskemu učenju. Prostovoljno evropsko potrdilo za izvajalce logistike tovarnega prevoza bi pozitivno prispevalo k združljivosti in kakovosti usposabljanja v Evropi. Lahko bi bilo namenjeno vsem ravnem znanj, po potrebi pa bi ločevali med posebnimi potrebami sektorja ali podelili osnovno potrdilo za dodatno usposabljanje glede na potrebe posameznega industrijskega sektorja. Vzajemno priznavanje potrdil za logistiko tovarnega prometa in podobna področja

---

<sup>8</sup> Direktiva 2004/52/ES.

(npr. skladiščenje) lahko namreč olajša mobilnost. Upoštevati je treba obstoječe standarde usposabljanja.

**Komisija bo pri pripravi seznama minimalnih zahtev za kvalifikacije in usposabljanje na različnih ravneh specializacije, ki bodo vključene v okvir vzajemnega priznavanja potrdil o usposobljenosti, sodelovala z evropskimi socialnimi partnerji in drugimi pomembnimi zainteresiranimi stranmi.**

Rok: 2009.

**Komisija mora začeti dialog z evropskimi socialnimi partnerji o načinih za izboljšanje privlačnosti poklicev na področju logistike prometa in izpostaviti možnosti za usmerjanje delovanja kohezijske politike EU k logističnemu usposabljanju.**

Rok: začetek leta 2008, potem trajno.

### 2.2.3. *Izboljšanje učinka*

Kazalniki učinka logističnih verig tovarnega prometa so uporabni instrumenti za izboljšanje kakovosti storitev. Lahko se jih uporablja tudi za merjenje okoljskih in socialnih učinkov. Za kombinirani železniški prevoz, zračni prevoz in pomorski prevoz na kratke razdalje že obstajajo tovrstni kazalniki. Vendar pa za različne vrste prevoza ali logistiko tovarnega prometa še ne obstaja skupni sistem kazalnikov učinka.

**Pri posvetovanju z zainteresiranimi stranmi je treba vzpostaviti osnovni niz splošnih kazalnikov, ki bi se uporabljali za merjenje in beleženje učinka (npr. trajnost, učinkovitost itd.) logističnih verig tovarnega prometa, da bi se spodbudila preusmeritev k učinkovitejšim in čistejšim oblikam prometa ter k splošnemu izboljšanju logističnega delovanja.<sup>9</sup> Komisija bo nato obravnavala njihovo vključitev v kodeks najboljše prakse ali priporočila.**

Rok: do konca leta 2009.

### 2.2.4. *Primerjanje intermodalnih terminalov*

Učinkovitost intermodalnih terminalov, vključno s pristanišči in letališči, je temeljnega pomena za logistični učinek. Vredni so napora, ki ga zahtevajo primerjalne analize, pri čemer črpajo iz pobud za spodbujanje navedenih kazalnikov učinka. Razviti je treba splošna evropska merila (tako statična kot dinamična), ki bodo omogočala nadaljnjo specifikacijo na lokalni ravni. Ta merila je treba uvesti v tesni povezanosti z industrijskim sektorjem in jih ustrezno razširiti.

Zaradi različnih značilnosti je treba upoštevati znatno razlikovanje med terminali na celini, v morskih pristaniščih, na letališčih in na notranjih vodnih pristaniščih.

**Skupaj z industrijskim sektorjem je treba za terminale opredeliti splošna merila učinka (dinamična in statična), začenši s celinskimi multimodalnimi terminali,**

<sup>9</sup> Sklep 1600/2002/ES.

**in jih vključiti v kodeks najboljše prakse ali priporočila ter o njih razširiti informacije.**

Rok: 2010.

#### 2.2.5. *Spodbujanje najboljše prakse*

Multimodalni tovorni promet je še vedno razmeroma slabo izkoriščen. To je lahko posledica pomanjkljivega znanja o prednostih prevoznih alternativ, povezovanja med različnimi vrstami prevoza ali dodatnimi stroški pretovarjanja. Te težave je mogoče rešiti s široko zasnovano pobudo za izmenjavo dobrih praks in zagotovitev praktične pomoči z uporabo omrežij logističnih inštitutov ter razširitvijo področja delovanja centrov za spodbujanje pomorskega prometa na kratke razdalje na logistiko notranjega prometa.

**Razširiti je treba vlogo centrov za spodbujanje pomorskega prometa na kratke razdalje in njihovo evropsko omrežje na logistiko notranjega prometa.**

Rok: trajno.

**Vzpostaviti je treba omrežje med logističnimi inštituti in pospeševati pobude industrijskega sektorja glede izmenjave izkušenj ter razširjanja dobre prakse.**

Rok: 2010.

#### 2.2.6. *Statistični podatki*

Na razpolago je znatna količina statističnih podatkov. Vendar ne ponuja zanesljive slike evropskega logističnega trga. Za oceno stanja in razvoja v določenem obdobju je treba razviti ustrezne kazalnike in načine merjenja. Obenem je treba ohraniti čim manjše upravne stroške za države članice ali podjetja.

**Komisija bo skupaj z zainteresiranimi stranmi ponovno proučila možnost in določila zahteve za podatke v zvezi z logistiko tovarnega prometa med različnimi vrstami prometa ter ocenila izboljšanje zbiranja statističnih podatkov.**

Rok: 2009.

### 2.3. **Poenostavitev verig prometa**

#### 2.3.1. *Poenostavitev upravne ustreznosti*

Logistična dejavnost mora upoštevati ureditvene zahteve, ki izhajajo iz upravnih zahtev.

Poenostavitev in decentralizacija izmenjav podatkov, ki so povezani s tovorom, lahko bistveno zmanjša stroške ureditvenih zahtev, zlasti ob uporabi informacijske in komunikacijske tehnologije. Že zakonodaja sama na področju carinjenja med drugim dovoljuje sprostitev tovora, ki ne prihaja iz Skupnosti, v promet v pristanišču ali pa se ga na namembnem carinskem uradu obravnava po tranzitnem postopku.

Delo bi moralo temeljiti na pobudah po predlogu odločbe Komisije o brezpapirnem okolju za carino in trgovino<sup>10</sup>. Ta vsebuje okvir za podatke, ki jih gospodarski subjekti posredujejo samo enkrat („enotna okenca”), ter za istočasen in hkraten nadzor tovora teh organov po načelu „vse na enem mestu”.

Komisija si bo prizadevala za razvoj „evropskega prostora pomorskega prometa brez ovir”, kjer bi se lahko varno in zanesljivo spremljala celotna pot ladje in tovora, s čimer bi zmanjšali potrebo po posameznih nadzorih prevoznih dejavnosti med pristanišči Skupnosti. Tako bi lahko pomorski promet na kratke razdalje v celoti izkoristil notranji trg.

**Ustvariti enotno okence (enotna točka dostopa) in upravljanje po načelu „vse na enem mestu“ za upravne postopke za vse vrste prevoza.**

Rok: začetek delovanja do 2012.

**Pripraviti zakonodajni predlog o poenostavitvi in lažjem zagotavljanju pomorskega prometa na kratke razdalje za prostor pomorskega prometa brez ovir.**

Rok: 2008

### 2.3.2. *Enotna prevozna listina*

Danes je za sledenje prevoza tovora potrebna prevozna listina<sup>11</sup>. Take prevozne listine so običajno določene za različne vrste prevoza. Obstajajo multimodalne prevozne listine, vendar se jih v elektronski obliki ne uporablja veliko. Komisija si bo zato prizadevala za pripravo enotne evropske prevozne listine, ki se bo lahko uporabljala za vse vrste prevoza, s čimer se bo multimodalni prevoz tovora olajšal, okvir, ki ga ponujajo multimodalni tovorni listi ali multimodalni tovorni manifesti, pa se bo okrepil. Proučila bo možnosti oblikovanja take listine in jo zagotovila v elektronski obliki.

**Komisija bo v posvetovanju z zainteresiranimi stranmi pregledala podrobnosti in dodano vrednost uvedbe enotne prevozne listine za celoten prevoz tovora, ne glede na vrsto prevoza. Komisija bo nato razmislila o oblikovanju ustreznega zakonodajnega predloga.**

Rok: 2009.

### 2.3.3. *Odgovornost*

Ker skladna intermodalna ureditev odgovornosti ne obstaja, nastanejo pri multimodalnem prevozu dodatni stroški zaradi neskladja. Prizadevanje za multimodalno ureditveno strukturo odgovornosti poteka na globalni ravni (UNCITRAL), vendar bo Komisija zaradi prepočasnega razvoja proučila druge možnosti za Evropo:

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

<sup>11</sup> Uredba 11/60 in Direktiva 92/106/ES.



- (1) Pravni akt se lahko predvidi s standardno klavzulo o odgovornosti za vse prevozne dejavnosti. Lahko se uvede alternativna klavzula, kar pomeni, da se samodejno uporabi omenjena standardna klavzula, če med stranmi ne pride do sporazuma glede pogodbe o prevozu. Pogodbene strani jo lahko izrecno navedejo v pogodbi o prevozu.
- (2) Pomanjkljivosti med obstoječimi mednarodnimi ureditvami odgovornosti je mogoče obravnavati tako, da se zagotovi kritje tistih delov logistične verige, ki se trenutno uvrščajo med režime odgovornosti, ki temeljijo na vrstah prevoza.

**Oceni se potreba po uvedbi standardne (alternativne) klavzule odgovornosti EU.**

Rok: posvetovanja do leta 2008 in morebitni predlog v letu 2009.

**Oceni se potreba po pravnem instrumentu, ki bo obsegal vse obstoječe mednarodne ureditve odgovornosti, ki se nanašajo na vrste prevoza, v celotni multimodalni logistični verigi.**

Rok: posvetovanja do leta 2009 in morebitni predlog v letu 2010.

#### 2.3.4. Varovanje

Varovanje je povezano s preprečevanjem in zaščito pred kriminalno dejavnostjo, razbojništvom in nezakonitimi namernimi dejanji, kot je terorizem. Varovanje postaja vedno bolj pomemben del logistične kakovosti in konkurenčnega učinka. V zvezi z varovanjem dobavne verige za zunanje trgovanje se je ponovno pregledalo carinski zakonik<sup>12</sup> in uvedlo koncept pooblaščenega gospodarskega subjekta ter določilo minimalne zahteve za zaščito in varovanje od leta 2008 dalje.

Treba je ustvariti ravnotežje med postopki varovanja, ki ustrezajo najvišjim zahtevam, in prosto trgovino. Pred sprejetjem odločitev bi bilo na primer treba skrbno proučiti skupno dodano vrednost in učinke 100-odstotnega pregleda zabojnikov na trgovinske tokove. Da bi se izognili zamudam, se lahko uporabi pametne tehnologije. Za zmanjšanje učinkov zahtev varovanja na trgovinske tokove se lahko uporabi standardizacija in najboljša praksa.

Pregled zakonodaje s področja pomorskega in pristaniškega varovanja bo omogočil možnost za ocenitev zahtev za dostop do pristanišča in pregled razvoja evropskega modela večnamenskih izkaznic za dostop.

**Da bi olajšali varno vključevanje vrst prevoza v logistično verigo, je treba v skladu z obstoječo zakonodajo, mednarodnimi dogovori in standardi začeti razvijati evropske standarde.**

Rok: 2008

<sup>12</sup> Uredba (ES) 648/2005.

**V skladu z načrtovanjem smernic in minimalnih standardov na področju pomorskega in pristaniškega varovanja je treba poenostaviti zahteve za dostop do pristanišč.**

Rok: 2008.

#### **2.4. Dimenzije vozil in standardi natovarjanja**

Čeprav evropska zakonodaja<sup>13</sup> določa univerzalne omejitve za dimenzije in teže vozila v mednarodnem cestnem prometu ter za dimenzije v nacionalnem prometu, pušča državam članicam določen maneverski prostor. To ustvarja neskladja za prevoznike in otežuje izvrševanje. Obenem postavljajo tehnološki razvoj in spremenjene prometne zahteve pod vprašaj veljavne standarde. Čeprav obstaja možnost, da se veljavno evropsko zakonodajo ponovno pregleda, je treba upoštevati učinke, ki bi jih lahko imela kakršna koli sprememba veljavnih zgornjih meja na prometno varnost, energetsko učinkovitost, emisije CO<sub>2</sub>, emisije zdravju škodljivih snovi, cestno infrastrukturo in intermodalni prevoz, vključno s kombiniranim prevozom. Prav tako bi bilo treba oceniti morebitne potrebe po strožjih merilih za vozila, njihovo opremo in voznike ter omejitvah glede izbire poti.

Da bi se olajšalo pretovarjanje med različnimi vrstami prevoza in prikazalo tehnološki razvoj, bi bilo za povečanje konkurenčnosti intermodalnega tovornega prevoza treba spremeniti predlog direktive o intermodalnih nakladalnih enotah<sup>14</sup>. Namen predloga je zmanjšati dodatne stroške zaradi neskladja pri pretovarjanju med vrstami prevoza s standardizacijo nekaterih značilnosti pretovarjanja intermodalnih nakladalnih enot ter izboljšati varnost prevoza z uvedbo rednih pregledov vseh enot. Pooblastilo za določanje novih standardov za nakladalne enote, ki se jih lahko uporablja v različnih vrstah prevoza, se bo vsakemu organu EU za standardizacijo dodelilo posebej.

**Preučiti možnosti spreminjanja standardov glede teže in dimenzije vozil ter upoštevati dodano vrednost pri posodobitvi Direktive 96/53/ES.**

Rok: 2008.

**Posodobiti predlog o intermodalnih nakladalnih enotah iz leta 2003 zaradi tehničnega napredka.**

Rok: 2007.

**Uvesti pooblastilo za standardizacijo optimalne evropske intermodalne nakladalne enote, ki se bo lahko uporabljala za vse vrste prevoza po kopnem in vodi.**

Rok: 2007.

**Pregledati združljivost nakladalnih enot, ki se uporabljajo v zračnem prometu, in drugih vrst prevoza ter po potrebi oblikovati predloge.**

<sup>13</sup> Direktiva 96/53/ES.

<sup>14</sup> COM(2003) 155 konč.

## 2.5. „Zeleni“ prometni koridorji za tovor

Za pojem prometnih koridorjev so značilne koncentracija tovornega prometa med večjimi vozlišči in razmeroma velike razdalje prevoza. S temi koridorji se bo panogo spodbudilo k zaupanju v somodalnost in naprednejšo tehnologijo z namenom obvladovanja povečanega obsega prometa ter obenem spodbujati okoljsko trajnost in energetske učinkovitost. Zeleni prometni koridorji bodo odražali koncept integriranega prevoza, kjer bi drug drugega dopolnjevali pomorski promet na kratke razdalje, železniški promet, promet po celinskih plovih poteh in cestni promet, s čimer se bo omogočila izbira okolju prijaznega prevoza. Na strateških območjih (pristanišča, pristanišča na celinskih vodah, ranžirne postaje ter drugi pomembni logistični terminali in objekti) bodo opremljeni z ustreznimi objekti za pretovarjanje in točkami oskrbe, ki so bili sprva namenjeni biogorivom in pozneje drugim oblikam zelenega goriva. Zelene koridorje bi se lahko uporabljalo za preizkušanje okolju prijaznejših inovativnih prevoznih enot z naprednejšimi aplikacijami ITS. Za spodbujanje tega cilja so bile dane številne pobude, vključno z železniškim omrežjem, namenjenim tovornemu prometu, pomorskimi avtocestami in NAIADES. Treba bi bilo upoštevati možnosti, ki jih glede razvoja in povezovanja multimodalnih prevoznih verig ponujajo smernice TEN-T.

Zahteva za somodalnost, ki jo je treba obravnavati, je pravičen in nediskriminatoren dostop do koridorjev in objektov za pretovarjanje. Omejitve dostopa na trg terminalnih storitev, med drugim v pristaniščih in ranžirnih postajah, bi lahko imele dokaj velik vpliv na uporabnike teh infrastruktur. Izvajalcem in uporabnikom je treba odprt in nediskriminatoren dostop do teh infrastruktur zagotoviti v skladu s predpisi Pogodbe.

**Opredeliti zelene prometne koridorje in organizirati sodelovanje med organi oblasti ter izvajalci logistike tovornega prevoza z namenom ugotoviti možnosti za izboljšave, da se zagotovi primerna infrastruktura za trajnostni prevoz.**

Rok: 2008.

**Okrepiti zelene koridorje v prednostnih nalogah TEN-T in Marca Pola.**

Rok: 2010

**Razviti železniško omrežje, namenjeno tovornemu prometu.**

Rok: predlog do 2008. Struktura koridorja do 2012.

**Spodbuditi vzpostavitev in priznavanje pomorskih avtocest, med drugim z boljšo uskladitvijo različnih virov financiranja.**

Rok: 2008.

**Izvesti program NAIADES za prevoz po celinskih vodnih poteh.**

Rok: popolno izvajanje do leta 2013.

## 2.6. Logistika mestnega tovarnega prometa

Logistika tovarnega prometa ima pomembno urbano razsežnost. Dostava v primestjih zahteva učinkovite vmesnike med glavnimi pošiljkami na dolge razdalje in dostavo na končni namembni kraj na krajših razdaljah. Poleg tega mora biti distribucijski postopek med produkcijskimi centri in uporabniki znotraj urbanih območij učinkovit in brezhiben.

Celostna vizija bi zajemala tovorni promet in bi se poleg številnih drugih dejavnikov osredotočila na vidike načrtovanja rabe zemljišč, okoljske vidike in upravljanje prometa. Lajšanje upravljanja potreb po potniškem in tovornem prometu bi moralo postati sestavni del načrtovanja mest in ponuja možnosti razvijanja inovativnih rešitev, ki temeljijo na IKT.

**Komisija bo pri določanju sklopa priporočil, najboljše prakse, kazalnikov ali standardov za logistiko mestnega prevoza, vključno z dostavami tovora in dostavnimi vozili, spodbujala izmenjavo izkušenj predstavnikov urbanih območij.**

Rok: akcijski načrt za mestni prevoz v letu 2008.

**Oblikovati priporočila skupno dogovorjenih meril kakovosti ali kazalnikov uspešnosti, s katerimi se bo merila učinkovitost in trajnost dostave ter terminalov, pa tudi logistika in načrtovanje mestnega prevoza na splošno.**

Rok: 2011.

**Okrepiti del projekta CIVITAS, ki zadeva tovor, k boljšemu usklajevanju oz. vključevanju potniškega in tovarnega prometa, med logistiko medmestnega (dolge razdalje) in mestnega prevoza. To lahko vodi k integriranemu „CIVITAS tovoru“.**

Rok: 2010.

## 3. POGLED NAPREJ

Namen zgoraj opisanih ukrepov je pomagati logistični industriji tovarnega prometa doseči dolgoročno učinkovitost in rast z obravnavanjem vprašanj, kot so zastoji, onesnaževanje in hrup, emisije CO<sub>2</sub> in odvisnost od fosilnih goriv, kar bi lahko, če bi ostalo nenadzorovano, ogrozilo njeno učinkovitost. Te ukrepe mora spremljati delo z dolgoročnim vidikom, ki ga bodo skupno izvajale vse države članice, da se vzpostavi skupni temelj za naložbe v prihodnje sisteme prevoza tovora.

Evropska komisija bo poročala o napredku izvajanja akcijskega načrta leta 2010. To poročilo bo zagotovilo tudi možnost, da se določijo nujni nadaljnji ukrepi na zgoraj navedenih področjih in da se pripravi politika EU na področju logistike prevoza tovora, ki bo v skladu z gospodarskim stanjem in tehnološkimi razvojnimi dosežki.