

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji do Rady, Parlamentu, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów „Logistyka transportu towarowego w Europie — klucz do zrównoważonej mobilności”

COM(2006) 336 wersja ostateczna

(2007/C 168/13)

Dnia 28 czerwca 2006 r. Komisja Europejska, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię w dniu 22 marca 2007 r. Sprawozdawcą był Rafael BARBADILLO LÓPEZ.

Na 435. sesji plenarnej w dniach 25-26 kwietnia 2007 r. (posiedzenie z dnia 26 kwietnia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 150 do 2 — 5 osób wstrzymało się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Wydajny sektor transportu jest niezbywalnym warunkiem utrzymania i wzmocnienia konkurencyjności Unii Europejskiej. Transport towarów uważa się za siłę napędową wymiany handlowej i dobrobytu. Dlatego też nowoczesne zarządzanie złożonymi przepływami transportowymi jest konieczne do uzyskania wysokiego poziomu skuteczności i współpracy pomiędzy różnymi rodzajami transportu.

1.2 Logistyka pełni zasadniczą rolę w zapewnieniu zrównoważonej mobilności, ponadto przyczynia się do poprawy jakości środowiska i wydajności energetycznej, sprawiając, że transport towarów staje się bardziej wydajny, skuteczny i konkurencyjny. Nie można uważać logistyki za działalność kontrolującą łańcuch transportowy i zarządzający nim — zaawansowane rozwiązania logistyczne mogą pozwolić na skuteczne planowanie, kontrolę i realizację łańcuchów jednego rodzaju transportu i łańcuchów multimodalnych oraz zarządzanie nimi.

1.3 Infrastruktura stanowi niezbędną sieć fizyczną dla rozwoju wewnętrznego rynku transportu. W celu jego optymalizacji należy sprostać wyzwaniom dwojakiego rodzaju: zredukować przeciążenia oraz zwiększyć dostępność dzięki mobilizacji wszystkich źródeł finansowania. Wydajne i racjonalne wykorzystanie infrastruktury stanowi gwarancję osiągnięcia zrównoważonej mobilności. Wszelkie kroki ku racjonalizacji wykorzystania infrastruktury powinny jednak obejmować także środki natury logistycznej w zakresie prywatnego transportu osób. Klucz do zrównoważonej mobilności nie leży wyłącznie w transporcie towarów.

1.4 Zarówno usługodawcy, jak i usługobiorcy korzystają z narzędzi logistycznych do optymalizacji transportu i zawierania transakcji handlowych w wydajniejszy i skuteczniejszy sposób, by ograniczyć puste przebiegi.

1.5 Pracownicy i kadry kierownicze zatrudnieni w logistyce transportu muszą cechować się kompetencjami i dobrym przygotowaniem oraz wykształceniem w swoim zawodzie, muszą też przestrzegać standardów bezpieczeństwa i higieny. Dlatego też należy nakreślić ramy kształcenia w dziedzinie logistyki zarówno w zakresie podstawowym, jak i wyższym, z aktywnym udziałem partnerów społecznych.

1.6 Jako że transport zużywa dużą ilość paliw kopalnych, priorytetem powinno być zmniejszenie zarówno jego zależności w tej dziedzinie, jak i emisji dwutlenku węgla. W tym celu konieczne jest opracowanie konkretnego programu B+R+I na rzecz transportu, popartego stosownym finansowaniem, który byłby w stanie polepszyć wykorzystanie alternatywnych źródeł energii, a także wdrożenie odpowiednich zachęt, szczególnie w sferze podatkowej, sprzyjających wdrażaniu i wykorzystaniu nowych technologii przyjaznych środowisku naturalnemu.

1.7 Logistykę należy uznać za działalność gospodarczą rozwijaną sektorowo, przy czym do roli władz należy stworzenie odpowiednich warunków do sprawniejszego, skuteczniejszego i bardziej konkurencyjnego rozwoju ruchu towarowego.

1.8 W przypadku żeglugi bliskiego zasięgu uczestnictwo przedstawicieli sektora w identyfikacji i likwidacji wąskich gardeł zakończyło się powodzeniem. W celu osiągnięcia podobnych rezultatów należałoby rozszerzyć tę praktykę na pozostałe rodzaje transportu.

1.9 Nowe technologie, zwłaszcza system nawigacji satelitarnej Galileo, który dostarczy nowych zastosowań w dziedzinie identyfikacji i śledzenia przesyłek, przyczyniają się w znaczny sposób do rozwoju nowoczesnej, skutecznej i wydajnej logistyki. Postęp technologiczny nie powinien jednak tworzyć przeszkód w handlu, lecz być interoperacyjny w całej UE i dostępny dla MŚP. Badania, rozwój i innowacje muszą stanowić priorytet siódmego programu ramowego, ponieważ innowacje technologiczne mogą temu sektorowi otworzyć nowe drogi rozwoju.

1.10 Statystyki dotyczące logistyki powinny dogłębnie analizować wszystkie rodzaje transportu i działalności transportowej, aby umożliwić wiarygodny obraz sytuacji i jej zmian w czasie.

1.11 Konieczne należy rozwiązać problemy związane z interoperacyjnością transportu kolejowego, aby stworzyć sieć skoncentrowaną na przewozie towarów, a także poprawić systemy zarządzania w celu zwiększenia jego skuteczności, wydajności i konkurencyjności w porównaniu z innymi rodzajami transportu.

1.12 Stworzenie wskaźników jakości i punktów zintegrowanej obsługi administracyjnej stanowi element przyczyniający się do rozwoju logistyki transportowej w UE, jako że z jednej strony, pomiary jakości na poziomie europejskim pozwolą na pewnego rodzaju ujednoczenie oceny wydajności logistyki, a z drugiej strony, dopełnienie obowiązków administracyjnych w sposób skoordynowany i ujednoczony przyspieszy formalności celne.

1.13 Udział podmiotów z różnych rodzajów transportu w opracowaniu przyszłego planu działań przez Komisję stanowi niezbędny warunek osiągnięcia zakładanych celów.

2. Wstęp

2.1 Logistyka odgrywa zasadniczą rolę w zapewnianiu zrównoważonej mobilności, a ponadto przyczynia się do poprawy stanu czystości środowiska i wydajności energetycznej, sprawiając, że transport towarów staje się bardziej wydajny i skuteczny.

2.2 W śródkresowym przeglądzie białej księgi z 2001 r., Komisja pośrednio uznała znaczenie sektora transportu towarowego jako siły napędowej wymiany handlowej i dobrobytu gospodarczego w UE.

2.3 Z doświadczeń zdobytych w okresie od opublikowania białej księgi w 2001 r. do jej śródkresowego przeglądu, wydanego latem 2006 r., wynika, że nie można obyć się bez transportu drogowego oraz że wszelkie próby przekierowania przewozów na inne rodzaje transportu przyniosły nikłe rezultaty.

2.4 Rozwój społeczno-gospodarczy UE zależy w dużym stopniu od możliwości przemieszczania się osób i towarów, z dbałością o ochronę środowiska naturalnego. Nierealne byłoby mówienie o dalszym rozwoju bez poruszenia kwestii tworzenia i utrzymania sieci infrastruktury spełniającej rosnące potrzeby UE.

2.5 Zrównoważoną mobilność zagwarantować można przede wszystkim poprzez racjonalne i wydajne wykorzystanie sieci transportowych, tak dla transportu osób, jak i towarów.

2.6 Transport towarowy pełni zasadniczą rolę w zapewnianiu zrównoważonej mobilności. O ile można się zgodzić z tym, że szybki rozwój transportu towarowego przyczynia się do rozwoju gospodarczego i wzrostu zatrudnienia, o tyle nie całkiem słuszne wydaje się twierdzenie, że zatory, wypadki, hałas, zanieczyszczenie, coraz większe uzależnienie od importowanych paliw kopalnych oraz straty energii są powodowane tylko przez transport towarowy.

2.7 Dlatego też wszelkie działania podejmowane na rzecz racjonalizacji wykorzystania infrastruktury powinny obejmować także środki natury logistycznej wobec prywatnego transportu osób, poprzez tworzenie warunków, w których transport zbiorowy byłby wyborem naturalnym. Klucz do zrównoważonej mobilności nie leży wyłącznie w transporcie towarów.

2.8 Z drugiej strony, stwierdzono, że w społeczeństwie jest popyt na transport drogowy nie ze względu na kaprys użytkowników, lecz dlatego, że jak dotąd okazuje się on najszybszym, najbardziej elastycznym i najbardziej wydajnym rodzajem transportu, a wyniki prób przekierowania przewozów na środki

transportu morskiego lub kolejowego były dalekie od pozytywnych, z wyjątkiem żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i śródlądowej.

2.9 Brak podstaw, by przypuszczać, że zarówno zleceniodawcy, jak i zleceniobiorcy usług transportowych nie korzystają jeszcze z narzędzi logistycznych służących optymalizacji wykorzystania rodzajów i środków transportu, potrzebnych do sprawniejszego funkcjonowania i większej wydajności transakcji. Niewątpliwie zaawansowane rozwiązania logistyczne przyczyniają się do zwiększenia wydajności poszczególnych rodzajów transportu oraz form kombinowanych.

2.10 W średniej i dłuższej perspektywie niektóre rodzaje transportu będą musiały znacznie zwiększyć swoją operacyjność i konkurencyjność, jeśli dąży się do tego, by polityka kombinowania rodzajów transportu powstała spontanicznie, z przekonania zleceniodawców usług transportowych. Słaba wydajność niektórych rodzajów transportu musi być poprawiona, aby osiągnąć wyższy poziom konkurencyjności i zwiększyć ich udział w podziale modalnym.

2.11 W taborach pojazdów maksymalnie racjonalizuje się liczbę kilometrów przejechanych z ładunkiem, by ograniczyć odległości przejechane „na pusto” do minimum koniecznego dla codziennej działalności.

2.12 Brak równowagi pomiędzy ofertą ładunków w punktach początkowych i docelowych przewozu towarów zawsze pozostanie trudno rozwiązywalnym problemem, nawet mimo wykorzystania zaawansowanych rozwiązań logistycznych, ponieważ zawsze będzie istniała nierównowaga między ładunkami wchodzącymi a wychodzącymi, niezależnie od wykorzystywanych rozwiązań transportowych. Żaden rodzaj transportu nie uniknie konieczności poszukiwania ładunków powrotnych.

2.13 Co się tyczy wykorzystania rodzajów transportu bardziej przyjaznych dla środowiska, zgodnie z planem działań na rzecz racjonalizacji zużycia energii ⁽¹⁾, należy podkreślić, iż przytoczone przez Komisję badania wpływu transportu na środowisko nie są podzielone według środków transportu drogowego, dzięki czemu można by rozróżnić transport prywatny i publiczny oraz wskazać na negatywne konsekwencje przede wszystkim nadmiernego i nieograniczonego korzystania z samochodów w zakresie m.in. zatłoczenia dróg, zanieczyszczenia i zużycia energii.

2.14 Idea włączenia logistyki w politykę transportową nie jest nowością. Znaczący rozwój działalności logistycznej wynika w większości z dostosowywania się tradycyjnych przedsiębiorstw transportowych do potrzeb rynku. Największe postępy w dziedzinie logistyki zawdzięcza się elastyczności firm transportowych i ich umiejętności dostosowania się do czynników zewnętrznych wynikających z działalności innych sektorów produkcyjnych.

2.15 Przedsiębiorstwa transportowe i ich klienci jako pierwsi stosują środki wsparcia logistycznego. Nie można traktować logistyki jako podmiotu kontrolującego łańcuch transportowy i zarządzającego nim, gdyż to przedsiębiorstwa same wykorzystują środki logistyczne w swoich decyzjach i działaniach w ramach prowadzonych przez nie stosunków handlowych.

(1) COM(2006) 545 wersja ostateczna: Komunikat Komisji: Plan działania na rzecz racjonalizacji zużycia energii: sposoby wykorzystania potencjału

2.16 Ze względu na milionowe kwoty obrotów, często występuje tendencja do wyolbrzymiania wartości sektora logistyki i traktowania jej jako odrębnej działalności, ponieważ nie uwzględnia się faktu, że większość tych obrotów wynika z kosztów transportu i działań wspierających oraz że w rzeczywistości sam sektor inwestuje w nieruchomości, ponosi koszty stałe i przewozi towary.

2.17 Komisja i Parlament mogą wnieść wartość dodaną w prace nad rozwijaniem logistyki transportu towarowego w Europie, jeśli uda im się stworzyć ramy operacyjne niewywołujące tarć między różnymi rodzajami transportu. Powinny stworzyć warunki sprzyjające zbliżeniu rodzajów transportu, unikając rozwiązań, które mogłyby być odebrane jako niekorzystne dla jakiegokolwiek rodzaju transportu.

3. Uwagi ogólne

3.1 Jak już stwierdzono przy innych okazjach, centralnym zagadnieniem przeglądu śródkosowego białej księgi jest komodalność, tj. efektywne wykorzystywanie różnych środków transportu samodzielnie i w połączeniu z innymi, co stanowi najlepszą gwarancję osiągnięcia jednocześnie wysokiego poziomu mobilności i ochrony środowiska naturalnego.

3.2 EKES z zainteresowaniem przyjmuje fakt, że Komisja podkreśla potrzebę osiągnięcia optymalnej komplementarności rodzajów transportu w ramach wydajnego i niezawodnego europejskiego systemu transportowego, który będzie w stanie zapewnić możliwie jak najlepszą obsługę podmiotom korzystającym z transportu. Niemniej pochopte wydaje się zapewnienie, że obecnie, wobec współczesnych systemów produkcji, istnieją konkurencyjne alternatywy dla drogowego transportu towarów poza określonymi trasami.

3.3 Podobnie, zdaniem EKES-u słuszne jest stwierdzenie, że rozwój logistyki transportu towarowego jest działaniem związanym przede wszystkim z działalnością gospodarczą i stanowi zadanie branżowe, przy czym do roli władz należy stworzenie odpowiednich warunków, a wewnętrzne prowadzenie logistyki firmowej należy pozostawić samym przedsiębiorstwom.

3.4 Zdaniem EKES-u wprowadzenie wymiaru logistycznego do polityki transportowej należy przeprowadzić z odpowiednim uwzględnieniem różnych rodzajów transportu, uznając względy logistyczne jedynie jako czynnik o charakterze informacyjnym w procesie podejmowania decyzji.

3.5 Komitet uważa również, że prawidłowa komplementarność rodzajów transportu oraz zaawansowane rozwiązania logistyczne mogą pozwolić na skuteczne planowanie, kontrolę i realizację łańcuchów jednego rodzaju transportu i łańcuchów multimodalnych oraz zarządzanie nimi.

3.6 Komisja powinna położyć duży nacisk na optymalizację wydajności i skuteczności poszczególnych rodzajów transportu. Dlatego też niezbędne jest zwiększanie potencjału zarówno transportu morskiego, jak i kolejowego, oparte na konkurencyjności, a nawet deregulacji tych sektorów, a nie ograniczaniu

możliwości innych rodzajów transportu. Należy uznać transport drogowy za niezastąpiony łącznik pomiędzy innymi rodzajami transportu, a jedynie zwiększać jego intermodalność i koordynację oraz podejmować wobec niego środki konieczne do dalszego świadczenia skutecznych i przystępnych cenowo usług.

3.7 Polityka powinna położyć nacisk na jakość, bezpieczeństwo, środowisko naturalne oraz sprawne i wydajne funkcjonowanie transportu, a także gwarantować użytkownikom wolność wyboru, tak aby mogli zdecydować się na środek, który będzie dla nich najwłaściwszy z punktu widzenia potrzeb.

3.8 Jak stwierdzono w komunikacie, w ostatnich latach wystąpiły ciekawe tendencje, jak outsourcing działalności logistycznej; tej współpracy pomiędzy wysyłającymi i usługodawcami towarzyszy wysoki poziom integracji struktur organizacyjnych i informatycznych.

4. Obszary działania

4.1 Identyfikacja wąskich gardeł i sposoby ich eliminacji

4.1.1 Według EKES-u do identyfikacji ewentualnych wąskich gardeł i do rozwiązania tego problemu konieczne jest nie tylko dzielenie się fachową wiedzą, informowanie o sprawdzonych rozwiązaniach i współpraca w rozwoju polityki, ale także udział zaangażowanych w tę sprawę podmiotów.

4.1.2 Jak wynika z komunikatu Komisji, nie ma obecnie globalnej wizji konkretnych przeszkód utrudniających szybki rozwój logistyki transportu towarów w Europie, w przeciwieństwie do udanego przykładu identyfikacji i eliminacji wąskich gardeł w obszarze żeglugi bliskiego zasięgu.

4.1.3 Analogicznie znany jest szereg aspektów, które w bezpośredni sposób wpływają na sektor drogowego transportu towarów, ograniczając jego zdolności operacyjne, faktem jest też brak zharmonizowanego prawodawstwa w kwestiach zasadniczych dla utworzenia rynku objętego przepisami obowiązującymi w rozszerzonej Unii Europejskiej.

4.2 Technologie teleinformatyczne (TIK)

4.2.1 Inteligentne systemy transportowe przyczyniają się do wydajniejszego i bardziej racjonalnego wykorzystania infrastruktury w celu zredukowania wypadkowości, zatorów i ochrony środowiska naturalnego.

4.2.2 Europejski system nawigacji satelitarnej Galileo, który zostanie uruchomiony od 2010 r., dostarczy nowych zastosowań dla wszystkich rodzajów transportu, takich jak system identyfikacji i śledzenia przesyłek, system „inteligentny samochód”⁽²⁾ do wdrażania nowych technologii w pojazdach, program SESAR, który przyczyni się do poprawy zarządzania ruchem powietrznym w jednolitej europejskiej przestrzeni lotniczej, czy system ERMTS, który poprawi interoperacyjność krajowych sieci kolejowych — wszystko to będzie miało pozytywny wpływ na logistykę.

(²) Komunikat w sprawie inicjatywy dotyczącej inteligentnych samochodów „Podnoszenie świadomości w zakresie ICT (technologii informatycznych i komunikacyjnych) na rzecz bardziej inteligentnych, bezpieczniejszych i czystszych pojazdów” — COM(2006) 59 wersja ostateczna.

4.2.3 Wydaje się rozsądne, by dla zapewnienia integralności jednolitego rynku rozwiązania wymagające pewnego poziomu technologicznego nie stały się barierą dla branży, lecz rozwijały się w sposób komplementarny w całej UE na podstawie interoperacyjnych standardów. Podstawą podniesienia wydajności logistyki są wspólne standardy szeroko przyjęte przez producentów i operatorów oraz synergie występujące pomiędzy różnymi systemami.

4.2.4 Należy dostosować koszty, z jakimi wiąże się wdrożenie zarówno technologii, jak i oprogramowania dla małych i średnich przedsiębiorstw, tak by nie stanowiło to dla nich przeszkód w pełnym uczestnictwie w rynku.

4.2.5 EKES podziela zdanie, że logistyka transportu towarowego musi nadal stanowić priorytet badawczy siódmego programu ramowego, ponieważ współczesne innowacje technologiczne mogą temu sektorowi otworzyć nowe drogi rozwoju.

4.3 Szkolenie logistyczne

4.3.1 EKES uważa, że nie należy ograniczać zakresu szkoleń do dziedziny logistyki transportu, ale rozszerzać ich wymiar, tak by traktowały transport i logistykę jako dwie odrębne i uzupełniające się dziedziny.

4.3.2 Należałoby wypracować jasną definicję kompetencji w zakresie logistyki, jako że obecnie nie ma danych statystycznych ani jasnych definicji w tej dziedzinie. Partnerzy społeczni mogliby odegrać istotną rolę, jeśli chodzi o możliwość ustalenia odpowiednich ram szkoleniowych.

4.4 Dane statystyczne

4.4.1 EKES sądzi, że nie można zadowolić się ograniczonym obrazem statystycznym logistyki bez dogłębnej analizy działalności poszczególnych rodzajów transportu i ich działań towarzyszących.

4.4.2 Dobrze jest posiadać wiarygodny obraz sytuacji w logistyce i jej zmian w czasie, nie zapominając wszakże o transporcie i magazynowaniu. We wspólnotowym programie statystycznym na lata 2008-2012^(?) zasygnalizowano, że jednym z aspektów statystyk UE, który należałoby poprawić, jest podział na rodzaje transportu, zwłaszcza w transporcie drogowym.

4.5 Wykorzystanie infrastruktury

4.5.1 Jakość infrastruktury ma szalenie ważne znaczenie dla logistyki w transporcie towarowym.

(?) Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnotowego programu statystycznego na lata 2008–2012, COM(2006) 687 wersja ostateczna

4.5.2 EKES rozumie, że społeczno-gospodarczy rozwój UE zależy w dużym stopniu od możliwości przemieszczania się osób i towarów.

4.5.3 Transeuropejskie sieci transportowe są nieodzownym elementem rozwoju wewnętrznego rynku transportowego, ale sytuacja wyjściowa, w jakiej się znajdują, nie jest jednakowa we wszystkich krajach UE. Przy tym założeniu należy także zauważyć, że nie wszystkie sieci transeuropejskie są przeciążone i dlatego też różne są problemy, z którymi trzeba się zmierzyć.

4.5.4 EKES zgadza się z opinią, że komodalne łańcuchy logistyczne mogą pomóc w odciążeniu pewnych korytarzy, pozwalając na optymalizację wykorzystania infrastruktury różnych rodzajów transportu, zarówno jednej gałęzi, jak i multimodalnych.

4.5.5 EKES uważa, że należy uwzględnić problem oddalenia pewnych regionów i krajów peryferyjnych lub najbardziej oddalonych. Aby zapewnić tym obszarom odpowiedni poziom infrastruktury, konieczne trzeba przyspieszyć terminy i zwiększyć fundusze przewidziane przez UE na budowę sieci transeuropejskich, co ma szczególne odniesienie między innymi do przepustowości obszaru Pirenejów i Alp. Lepsza ogólna dostępność pozwoli spodziewać się lepszego rozwoju regionalnego, a co za tym idzie — wzrostu konkurencyjności.

4.5.6 Oprócz zwiększenia środków, Unia Europejska powinna rozważyć rozwinięcie mieszanego systemu finansowania budowy i utrzymania infrastruktury, oferując stabilność i gwarancje prawne dla udziału kapitału prywatnego, pod warunkiem że polityka opłat będzie uwzględniać interesy wszystkich zaangażowanych podmiotów.

4.5.7 Kiedy brak odpowiedniej infrastruktury lub jej niewłaściwe wykorzystanie wyraźnie powoduje powstanie wąskiego gardła, wówczas problem ten należy rozwiązać.

4.6 Wydajność usług

4.6.1 Uznanie jakości

4.6.1.1 Wprowadzenie wzorców dla logistyki transportu towarowego w celu oceny i kontroli jakości usług na szczeblu europejskim może stanowić ciekawe rozwiązanie dla tego sektora, o ile doprowadzi się do powstania narzędzia porównawczego do wykorzystania przez przedsiębiorstwa i użytkowników.

4.6.1.2 Rzeczywiście, rezultatem ustanowienia zestawu wzorców europejskich byłyby jednolitość w ocenie wydajności logistyki.

4.6.1.3 Niemniej EKES zakłada, że utworzenie nowych znaków jakości nie powinno przysparzać sektorowi dodatkowych nakładów pracy administracyjnej ani pociągać za sobą nowych niepotrzebnych kosztów.

4.6.2 Sieć kolejowych usług towarowych

4.6.2.1 EKES utrzymuje, że chociaż jest ono ulepszeniem utworzenie sieci transportu kolejowego skoncentrowanej na ruchu towarowym, która pozwala na korzystanie z wydzielonych korytarzy, nie rozwiązuje samo w sobie problemu braku wydajności i niezawodności wynikających między innymi ze słabej interoperacyjności technicznej i administracyjnej.

4.7 Wspieranie i uproszczenie łańcuchów multimodalnych

4.7.1 Zintegrowana obsługa administracyjna i Wspólny Europejski Obszar Morski

4.7.1.1 EKES popiera utworzenie „jedynych okienek” (punktów zintegrowanej obsługi administracyjnej) dla przepływów logistycznych, a w szczególności przepływów multimodalnych, w których w skoordynowany sposób dopełniano by wszelkich formalności celnych i tym podobnych.

4.7.2 Propagowanie przewozów multimodalnych

4.7.2.1 EKES popiera właściwy rozwój sieci biur promocji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w celu poszerzenia zakresu ich kompetencji o propagowanie multimodalnych rozwiązań logistycznych w łańcuchach transportu.

4.7.3 Odpowiedzialność w transporcie multimodalnym

4.7.3.1 EKES podkreśla, iż poza rozwiązaniem dotyczącym odpowiedzialności w całej Europie, Komisja mogłaby także zbadać wartość dodaną standaryzacji dokumentu transportowego używanego w operacjach transportu multimodalnego.

4.8 Standardy załadunku

4.8.1 Inicjatywa Komisji, by opracować projekt wspólnych standardów europejskich dla intermodalnych jednostek ładunkowych w transporcie wewnątrzunijnym⁽⁴⁾, stanowi sposób na zharmonizowanie bieżącego stanu rzeczy w zakresie wag i wymiarów jednostek ładunkowych, jednak w tym celu należałoby uwzględnić obecne parametry sieci transportowych i możliwości wykorzystania tych środków bez pogorszenia bezpieczeństwa.

5. Dalsze działania

5.1 W planie działań na rzecz logistyki transportu towarowego, który zostanie opracowany w 2007 r., przed sformułowaniem ewentualnych inicjatyw prawodawczych przez Komisję należy rozważyć propozycje wysuwane przez podmioty z różnych rodzajów transportu.

Bruksela, 26 kwietnia 2007 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS

ZAŁĄCZNIK

Poniższy fragment opinii sekcji został odrzucony wskutek przyjęcia poprawki przez Zgromadzenie, ale uzyskał poparcie co najmniej jednej czwartej oddanych głosów:

Punkt 4.5.8

„4.5.8 EKES proponuje zastąpienie czasowych ograniczeń ruchu wprowadzanych przez władze krajowe ograniczeniami, które mogłaby koordynować Unia. W tym celu konieczne byłoby przyjęcie przepisów wspólnotowych w tej dziedzinie, co należałoby połączyć z wyznaczeniem minimalnej transeuropejskiej sieci dróg, które byłyby zwolnione z podobnych ograniczeń i pozwalały na nieprzerwany przewóz transportem drogowym, z zachowaniem troski o uwzględnienie potrzeb innych użytkowników sieci niż przewoźnicy.”

Wynik głosowania:

93 głosy za skreśleniem powyższego tekstu, 49 przeciw, 10 osób wstrzymało się od głosu.

⁽⁴⁾ COM(2003) 155 wersja ostateczna, zmieniony COM(2004) 361 wersja ostateczna