



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 18.10.2007
KOM(2007) 607 galutinis

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

Krovininio transporto logistikos veiksmų planas

{SEK(2007) 1320}
{SEK(2007) 1321}

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

Krovininio transporto logistikos veiksmų planas

1. ĮVADAS

2001 m. baltosios knygos laikotarpio vidurio apžvalgoje¹ pabrėžiama, kad logistika atlieka pagrindinį vaidmenį užtikrinant tvarų bei konkurencingą judumą Europoje ir padeda siekti kitų tikslų – švaresnės aplinkos, energijos tiekimo saugumo ir transporto saugos bei saugumo.

Krovininio transporto logistika daugiausia susijusi su krovininio transporto operacijų planavimu, organizavimu, valdymu, kontrole ir atlikimu tiekimo tinkle. Tai yra vienas iš Europos konkurencingumą skatinančių veiksnių, todėl krovininio transporto logistika labai padeda įgyvendinti ekonomikos augimui ir užimtumui skirtą atnaujintą Lisabonos darbotvarkę. Kad būtų galima užtikrinti žaliavų ir gatavų gaminių pristatymą ES ir už jos ribų, gamybos ir paskirstymo tinklams reikia aukštos kokybės ir efektyvių logistikos tinklų. Logistinė veikla yra pirmiausia komercinio pobūdžio – ją vykdo įmonės. Tačiau akivaizdu, kad valdžios institucijos turi sudaryti šiai veiklai reikiamas pagrindines sąlygas.

Apskaičiuota, kad Europos logistikos sektoriuje sukurama beveik 14 % BVP. Pastaraisiais metais logistikos sektorius augo sparčiau, palyginti su vidutiniu Europos šalių ekonomikos augimu. Pavyzdžiui, nuo 1999 m. ES vidaus ir užsienio prekybos vertė išaugo 55 %. Šį augimą lėmė Europos integracija, liberalizavimas ir palyginti nedidelės krovininių vežimo kainos – tai pakeitė gamybos bei prekybos modelius ir ES, ir visame pasaulyje. Vienas augimo padarinių yra tas, kad dėl išaugusios prekybos konteineriais vežamomis prekėmis ir linijinės laivybos tam tikruose jūrų uostuose ir keliuose, jungiančiuose uostus su nutolusiais nuo pakrantės rajonais, susidaro didelės spūstys.

Europoje veikia kelios pasaulyje pirmaujančios logistikos bendrovės. Efektyviai veikianti Europos logistikos sistema gali būti pagrindas, kuriuo remiantis su kitais prekybos partneriais galėtų būti diskutuojama logistikos klausimais.

Logistikos politika turi būti vykdoma visais valdymo lygmenimis. Atsiranda vis didesnė būtinybė ES lygmeniu parengti nuoseklią logistikos klausimų sprendimo strategiją, kuri padėtų sustiprinti skirtingų transporto politikos aspektų sąveiką ir koordinavimą. Tokia strategija turi tapti vienu iš svarbiausių veiksnių, lemiančių sprendimų priėmimą.

Šis krovininio transporto logistikos veiksmų planas – tai viena iš kelių Europos Komisijos pasiūlytų politinių iniciatyvų krovininio transporto efektyvumui ir tvarumui Europoje didinti². Jame numatyti trumpalaikiai ir vidutinės trukmės veiksmai, kurie padės Europai spręsti jau iškilusias bei dar iškiliančias problemas ir

¹ COM(2006) 314.

² ES krovininio transporto darbotvarkė, COM(2007)606

užtikrinti, kad Europos krovininio transporto sistema būtų konkurencinga ir tvari. Siekiant užtikrinti, kad trečiosios šalys ir ypač kaimyninės šalys būtų tinkamai integruotos į logistikos tinklą, reikės apsvarstyti visų šių veiksmų išorinį aspektą.

1.1. Padaryta pažanga

2006 m. birželio mėn. Europos Komisija paskelbė komunikatą dėl krovininio transporto logistikos Europoje³.

2006 m. gruodžio mėn. šiam komunikatui ir pasiūlytomis veiksmy sritims pritarė Transporto taryba⁴. 2007 m. rugsėjo mėn. Europos Parlamentas išreiškė pritariamąją nuomonę⁵. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas iš esmės pritarė Komisijos strategijai⁶.

Šiame veiksmų plane aptariamomis temomis buvo daug konsultuojamasi su suinteresuotosiomis šalimis.

2. VEIKSMAI

2.1. E. kroviniai ir pažangiosios transporto sistemos (PTS)

Naudojant pažangias informacines ir ryšių technologijas (IRT) galima gerokai padidinti optimalų visų transporto rūšių naudojimą, nes taikant šias technologijas tobulinama infrastruktūra, eismo ir automobilių parko valdymas, prekių judėjimo transporto tinkluose stebėjimas ir sekimas, užtikrinamas geresnis įmonių ir administracijų ryšys. Tačiau yra kliūčių, trukdančių užtikrinti platesnį ir sklandų IRT taikymą krovinių logistikos srityje: nepakankamai standartizuotas keitimasis atitinkama informacija ir nevienodi rinkos dalyvių gebėjimai taikyti IRT. Teisiniai reikalavimai taip pat gali trukdyti taikyti IRT. Be to, dar būtina atsižvelgti į duomenų saugumo ir privatumo klausimus.

Sąvoka „e. kroviniai“ reiškia elektroninę informacijos perdavimą, susiejant fizinių prekių judėjimą su IRT pagrindu sukurta kompiuterizuota sekimo sistema. Naudojant tokią e. krovinių sistemą galima stebėti ir sekti krovinių visą jo vežimo įvairiomis transporto priemonėmis laiką, be to, galima automatizuoti reguliavimo ir komerciniais tikslais vykdomą keitimąsi duomenimis apie krovinių turinį. Šios operacijos taps patogesnės ir finansiškai prieinamesnės, naudojant naujas technologijas – radijo dažninio atpažinimo įrangą (RFID)⁷ ir GALILEO palydovinės navigacijos sistemą. Kroviny s turi būti identifikuotinas, o jo buvimo vieta lengvai nustatoma – kad ir kokios rūšies transportu jis būtų vežamas. Todėl skirtingų rūšių transporto priemonėse būtina įdiegti standartines sąsajas ir užtikrinti jų sąveikumą.

Įgyvendinus e. krovinių koncepciją ateityje galėtų būti sukurtas „krovinių internetas“, kuriame galėtų būti saugiai skelbiama informacija – kaip šiandien tai

³ COM(2006) 336.
⁴ 2006 m. gruodžio 12 d.
⁵ P6_TA(2007)0375.
⁶ TEN/262.
⁷ COM(2007) 96 galutinis.

daroma „žmonių internete“. Visų pirma bus galima peržiūrėti ir palyginti internete skelbiamą informaciją apie krovinių transporto operatorių teikiamas paslaugas. Be to, administracinės procedūros taps paprastesnės. Patirtis rodo, kad informacinės administracinių duomenų kaupimo sistemos taip pat gali būti naudojamos įmonių tarpusavio bendravimui.

Įdiegus sistemą, skirtą informacijos perdavimui iš laivų į krantą, iš kranto į laivus ir tarp visų suinteresuotųjų šalių, ir pradėjus naudoti *SafeSeaNet* sistemą, Nuotolinio identifikavimo ir stebėjimo sistemą (angl. *Long-range Identification and Tracking*) ir Automatinio identifikavimo sistemą (angl. *Automatic Identification System*), navigacija ir logistikos operacijos taps saugesnės ir spartesnės, taigi bus užtikrinta geresnė jūrų transporto sąveika su kitomis transporto rūšimis („e. jūrų transportas“).

Tai, kad buvo įdiegta Upių informacijos paslaugų sistema (angl. *River Information Services*), Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (angl. *European Rail Traffic Management System*), Telematinės krovinių vežimo geležinkeliais priemonės (angl. *Telematic Applications for rail Freight*) ir Laivų eismo valdymo ir informacijos sistema (angl. *Vessel Traffic Management and Information Systems*), rodo, kad plėtojant kitų rūšių transportą padaryta pažanga. Tačiau kelių transporto srityje pažangiosios transporto sistemos (PTS), kurios padėtų geriau valdyti infrastruktūrą ir transporto operacijas, diegiamos lėtai. Padėtis logistikos tinkle pasikeisti iš esmės galėtų, jei būtų parengta nuosekli PTS diegimo strategija, kurioje būtų numatyti konkretūs krovinių vežimo keliais reikalavimai, pavyzdžiui, navigacijos sistemos, skaitmeniniai tachografai ir mokėjimo sistemos.

Todėl Komisija šiuo metu rengia plataus masto 2008 m. pažangiųjų transporto sistemų iniciatyvą, kurioje bus išdėstytos išsamios PTS kūrimo ir diegimo Europoje gairės. Jose taip pat bus kalbama apie krovinių logistikai reikalingas pagrindines technologijas.

E. kroviniai

Kartu su suinteresuotosiomis šalimis parengti e. krovinių sistemos diegimo gaires, išsamiau apibrėžti „krovinių interneto“ koncepciją ir nustatyti problemų keliančias sritis, kuriose ES turėtų imtis veiksmų (pavyzdžiui, atlikti standartizavimą).

Terminas – nustatyti veiksmų sritis iki 2009 m.

Parengti informacijos perdavimo standartą, kuris padėtų užtikrinti skirtingų transporto rūšių integraciją ir sąveikumą duomenų lygmeniu, taip pat sukurti atvirą bei patikimą duomenų sistemą, skirtą visų pirma duomenų perdavimui tarp įmonių ir administracijų bei duomenų perdavimui tarp administracijų.

Terminas – 2010 m.

Pavesti parengti standartinių, kroviniams apibūdinti skirtų duomenų rinkinį, kuris taip pat galėtų būti naudojamas reguliavimo tikslais (atsižvelgiant į dabartinius reikalavimus dėl pavojingų krovinių, gyvų gyvulių ir kt.) ir taikant RFID.

Terminas – 2009 m.

Pateikti pasiūlymą dėl „e. jūrų transporto“.

Terminas – 2009 m.

Igyvendinant PTS veiksmų planą

Parengti PTS programų kūrimo sistemą, kurioje būtų atsižvelgta ir į krovinių transporto logistiką, įskaitant pavojingų krovinių ir gyvų gyvulių vežimo stebėseną, stebėjimą ir sekimą bei elektroninius žemėlapius.

Terminas – 2009 m.

Parengti reguliavimo sistemą bendros sąsajos (transporto priemonėje įmontuoto vieneto) funkcinėms charakteristikoms standartizuoti, kad įmonės ir administracijos bei įmonės tarpusavyje galėtų perduoti informaciją bei keistis ja.

Terminas – 2010 m.

Aktyviau imtis priemonių, kad būtų užtikrintas elektroninių rinkliavos sistemų⁸ sąveikumas, ir įtraukti į bendrą sąsają reikiamus elementus.

Terminas – 2008 m.

2.2. Tvari kokybė ir efektyvumas

2.2.1. Nuolatinis trūkumų nustatymas

2006 m. suinteresuotosios šalys buvo paragintos nurodyti sistemų veikimo, infrastruktūros ir administracinius trūkumus. Iš viso buvo nustatyta 500 trūkumų. Remiantis šiuo sąrašu galima pirmą kartą susidaryti bendrą vaizdą apie konkrečias Europos krovinių transporto logistikos kliūtis. Įmonių ir valstybės institucijų atstovai savo noru sutiko tarpininkauti logistikos sektoriaus dalyviams ir padėti išanalizuoti nustatytus trūkumus bei pasiūlyti jų šalinimo sprendimus.

Toliau tęsti su trūkumų nustatymu susijusį darbą ir, jei įmanoma, sparčiau ieškoti būdų, kaip pašalinti trūkumus. Jei būtina, imtis teisinių veiksmų.

Terminas – nuolatinis procesas. Pirmieji rezultatai iki 2008 m.

2.2.2. Krovinių transporto logistikos darbuotojai ir mokymas

Daugelyje krovinių transporto logistikos sričių trūksta kvalifikuotų darbuotojų. Todėl, glaudžiai bendradarbiaudama su socialiniais partneriais, ES apsvaistys priemones, kurios paskatintų daugiau žmonių rinktis logistikos profesijas, o kartu ir darbuotojų judumą užsienio šalyse. Ši darbuotojų trūkumą galėtų padėti sumažinti sanglaudos politikos priemonės (Europos socialinis fondas ir Regioninės plėtros fondas), t. y. galėtų būti skiriamos lėšos mokymui (veiksmams ir infrastruktūrai).

Šiandien Europos šalių universitetai ir kitos institucijos siūlo labai įvairaus pobūdžio studijas. Būtina imtis priemonių logistikos darbuotojų kvalifikacijai labiau orientuoti ir kelti, visų pirma didinti kompetenciją transporto srityje, taip pat reikia remti visą gyvenimą trunkantį mokymąsi. Užtikrinti didesnį Europoje siūlomo mokymo

⁸

Direktyva 2004/52/EB.

nuoseklumą ir kokybę padėtų neprivalomas Europos pažymėjimas, išduodamas krovininio transporto logistikos darbuotojams. Be to, šis pažymėjimas galėtų apimti visus kompetencijos lygius, o prireikus – konkrečiam sektoriui reikalingą kompetenciją. Tai taip pat galėtų būti pagrindinis pažymėjimas, be kurio pačios įmonės dar organizuotų papildomą, konkrečiam sektoriui pritaiktą mokymą. Abipusis krovininio transporto logistikos ir kitų susijusių sričių (pavyzdžiui, sandėliavimo) pažymėjimų pripažinimas galėtų palengvinti judumą. Taip pat turėtų būti deramai atsižvelgta į jau galiojančius mokymo standartus.

Kartu su Europos socialiniais partneriais ir kitomis suinteresuotosiomis šalimis Komisija parengs būtiniausių kvalifikacijų ir mokymo reikalavimų, susijusių su skirtingais specializacijos lygmenimis, sąrašą. Jis bus įtrauktas į sistemą, galinčią užtikrinti abipusį mokymo pažymėjimų pripažinimą.

Terminas – 2009 m.

Komisija su Europos socialiniais partneriais pradės dialogą, kurio tikslas – nustatyti, kokiais būtu galima paskatinti daugiau žmonių rinktis transporto logistikos profesijas, ir apsvarstyti galimybes imtis pagal ES sanglaudos politiką priemonių logistikos mokymui organizuoti.

Terminas – pradžia 2008 m., tęsti ir vėliau.

2.2.3. *Efektuvumo didinimas*

Krovininio transporto logistikos tinklų efektuvumo rodikliai gali padėti pagerinti paslaugų kokybę. Jie taip pat gali būti naudojami vertinant poveikį aplinkai ir socialinį poveikį. Tokie rodikliai jau nustatyti mišriajam geležinkelių transportui, oro transportui ir trumpųjų nuotolių laivybai. Tačiau visoms transporto rūšims bendra arba krovininio transporto logistikai skirta efektuvumo rodiklių sistema dar nesukurta.

Siekiant paskatinti naudoti efektyvesnes ir ekologiškesnes transporto rūšis bei apskritai padidinti logistikos efektuvumą, **pasikonsultavus su suinteresuotosiomis šalimis, nustatyti pagrindinius bendruosius rodiklius (pavyzdžiui, tvarumas, efektuvumas ir kt.), kurie labiausiai tiktų krovininio transporto logistikos tinklų efektuvumui vertinti ir duomenims apie jį kaupti⁹. Tuomet Komisija nuspręs, ar įtraukti juos į geriausios patirties pavyzdžių sąvadą arba rekomendaciją.**

Terminas – iki 2009 m. pabaigos.

2.2.4. *Įvairiarūšių terminalų lyginamasis vertinimas*

Logistikai labai svarbus įvairiarūšių terminalų, įskaitant jūrų ir oro uostus, efektuvumas. Todėl labai svarbu atlikti jų lyginamąją analizę, kuri būtų grindžiama iniciatyva taikyti minėtus efektuvumo rodiklius. Reikėtų parengti bendruosius Europos lyginamuosius standartus (statinius ir dinامينius) ir numatyti galimybę, kad jie būtų labiau sukonkretinami vietos lygmeniu. Lyginamieji standartai turėtų būti nustatyti glaudžiai bendradarbiaujant su įmonėmis ir tinkamai išplatinti.

⁹

Sprendimas Nr. 1600/2002/EB.

Kadangi terminalų charakteristikos nevienodos, reikėtų ypač atsižvelgti į sausumos terminalų, jūrų uostų, oro uostų ir vidaus vandenų uostų skirtumus.

Glaudžiai bendradarbiaujant su įmonėmis parengti bendruosius (dinaminius ir statinius) terminalų (visų pirma, daugiarūšių vidaus terminalų) lyginamuosius standartus ir įtraukti juos į geriausios patirties pavyzdžių sąvadą arba rekomendaciją bei išplatinti informaciją apie juos.

Terminas – 2010 m.

2.2.5. *Geriausios patirties sklaida*

Daugiarūšis krovininis transportas naudojamas dar ne pakankamai plačiai. Tokį menką naudojimą gali lemti nepakankamos žinios apie kitų transporto rūšių privalumus ir skirtingų transporto rūšių derinimo naudą arba papildomos perkrovimo išlaidos. Šioms problemoms spręsti gali būti parengta plataus masto iniciatyva, kurios tikslas – keistis gerąja patirtimi ir teikti praktinę pagalbą, naudojant logistikos institutų tinklus ir į trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo centrų veiklos sritį įtraukus vidaus transporto logistiką.

Į trumpųjų nuotolių laivybos skatinimo centrų ir jų Europos tinklo veiklos sritį įtraukti vidaus transporto logistiką.

Terminas – nuolatinis procesas.

Sukurti logistikos institutų tinklą ir skatinti sektoriaus iniciatyvas, skirtas keistis patirtimi ir skleisti gerąją patirtį.

Terminas – 2010 m.

2.2.6. *Statistiniai duomenys*

Yra surinkta daug statistinių duomenų, tačiau remiantis šiais duomenimis negalima susidaryti patikimo vaizdo apie Europos logistikos rinką. Būtina parengti atitinkamus rodiklius ir matavimo priemones, kurios padėtų įvertinti padėtį ir jos raidą per tam tikrą laiką. Be to, būtina kuo labiau sumažinti valstybių narių arba įmonių administracinę naštą.

Komisija kartu su suinteresuotosiomis šalimis įvertins turimą duomenų kiekį, nustatys, kokių reikia duomenų apie kiekvienos rūšies krovininio transporto logistiką, ir įvertins statistinės informacijos rinkimo tobulinimo būdus.

Terminas – 2009 m.

2.3. **Transporto tinklų racionalizavimas**

2.3.1. *Administracinės kontrolės supaprastinimas*

Logistikos sektoriaus įmonės turi laikytis administraciniais tikslais nustatytų reguliavimo reikalavimų.

Supaprastinus ir decentralizavus informacijos apie krovinius keitimąsi, būtų galima gerokai sumažinti reguliavimo reikalavimų taikymo išlaidas, ypač jei būtų naudojamos informacinės ir ryšių technologijos. Pavyzdžiui, muitinį įforminimą reglamentuojančiuose teisės aktuose jau numatyta, kad ne Bendrijos prekės būtų išleidžiamos į apyvertą uostuose arba kad joms būtų taikoma tranzitinė procedūra, o muitinis įforminimas atliekamas paskirties vietos muitinėje.

Siekiant supaprastinti administracinę kontrolę, reikėtų remtis iniciatyvomis, kurių buvo imtasi po to, kai Komisija pateikė sprendimo dėl kompiuterizuotos muitinės ir prekybos aplinkos pasiūlymą¹⁰. Šiame sprendime numatyta sistema, pagal kurią ekonominės veiklos vykdytojai teikia informaciją tik vieną kartą („vieno langelio“ principas), o prekes kompetentingos institucijos tikrina tuo pačiu metu ir toje pačioje vietoje („vieno langelio administracinė įstaiga“).

Komisija kurs „Europos jūrų transporto erdvę be kliūčių“, kurioje bus galima patikimai ir saugiai stebėti laivo judėjimą ir krovinius. Todėl reikės rečiau atskirai tikrinti transporto operacijas tarp Bendrijos uostų. Tai sudarys trumpųjų nuotolių laivybai sąlygas išnaudoti visas vidaus rinkos galimybes.

Taikyti „vieno langelio“ sistemą (vienintelis prieigos punktas) ir vieno langelio administracinės įstaigos sistemą atliekant visų rūšių transporto administracines procedūras.

Terminas – įdiegti šias sistemas iki 2012 m.

Pateikti teisės akto pasiūlymą dėl trumpųjų nuotolių laivybos supaprastinimo ir palengvinimo, siekiant sukurti jūrų transporto erdvę be kliūčių.

Terminas – 2008 m.

2.3.2. Bendras transporto dokumentas

Šiuo metu taikomas reikalavimas, kad vežamas krovinytis turėtų transporto dokumentą¹¹. Tokie transporto dokumentai paprastai yra skirtingi įvairioms transporto rūšims. Daugiarūšio transporto dokumentai naudojami, tačiau jų elektroninė forma nelabai paplitusi. Todėl Komisija parengs bendrą Europos transporto dokumentą, kuris galėtų būti naudojamas visų rūšių transporto srityse. Taip bus sudarytos palankesnės sąlygos plėtoti daugiarūšį krovinį transportą ir plačiau taikyti daugiarūšio transporto važtaraščius arba daugiarūšio transporto deklaracijas. Komisija įvertins galimybes padaryti šį dokumentą pasirenkamą ir parengti elektroninę jo formą.

Konsultuodamasi su suinteresuotosiomis šalimis Komisija apsvartys sąlygas, kuriomis turėtų būti rengiamas visų rūšių krovinių vežimui (neatsižvelgiant į transporto rūšį) bendras transporto dokumentas, ir pridėtinę šio dokumento vertę. Taip pat Komisija apsvartys galimybę parengti atitinkamą teisės akto pasiūlymą.

Terminas – 2009 m.

¹⁰ COM(2005) 609.

¹¹ Reglamentas Nr. 11/60 ir Direktyva 92/106/EB.

2.3.3. Atsakomybė

Naudojant daugiarūšį transportą patiriama išlaidų, susijusių su transporto rūšių keitimu vežant krovinį. Šios išlaidos atsiranda todėl, kad nėra vienodos, visas transporto rūšis apimančios atsakomybę reglamentuojančios sistemos. Tokia visoms transporto rūšims bendra reguliavimo struktūra šiuo metu kuriama pasauliniu mastu (UNCITRAL), tačiau, kadangi šis procesas vyksta lėtai, Komisija apsvarstys kitas Europai tinkančias galimybes:

- (1) Galėtų būti parengtas teisės aktas, kuriame visoms transporto operacijoms būtų numatyta standartinė atsakomybės sąlyga. Tai galėtų būti apsauginė sąlyga, t. y. jei krovinio vežimo sutarties šalys nesusitartų kitaip, ši standartinė sąlyga būtų taikoma savaime. Sutarties šalys taip pat galėtų aiškiai paminėti šią sąlygą krovinio vežimo sutartyje.
- (2) Atsakomybę reglamentuojančių tarptautinių sistemų neatitikimo problema galėtų būti išspręsta taip, kad teisiniai reikalavimai būtų nustatyti toms logistikos tinklo dalims, kurios šiuo metu nepatenka į pavienėms transporto rūšims skirtą atsakomybę reglamentuojančių sistemų taikymo sritį.

Įvertinti, ar reikia ES šalyse pradėti taikyti standartinę (apsauginę) atsakomybės sąlygą.

Terminas – konsultacijos – iki 2008 m., o galimas pasiūlymas – 2009 m.

Įvertinti, ar reikia parengti teisės aktą, apimančią visas atskiroms transporto rūšims skirtas atsakomybės sistemas, kurios šiuo metu pasaulio mastu taikomos visame daugiarūšės logistikos tinkle.

Terminas – konsultacijos – iki 2009 m., o galimas pasiūlymas – 2010 m.

2.3.4. Saugumas

Saugumo klausimas yra susijęs su apsauga nuo nusikaltimų, banditizmo, neteisėtos tyčinės veiklos (pavyzdžiui, terorizmo) ir tokių veiksmų prevencija. Saugumas tampa vis svarbesne logistikos kokybės ir konkurencingo veikimo dalimi. Siekiant užtikrinti užsienio prekybos tiekimo tinklo saugumą, buvo peržiūrėtas muitinės kodeksas¹², ir į jį įtraukta „įgaloto ekonominių operacijų vykdytojo“ sąvoka. Be to, nustatyti būtiniausi saugumo ir saugos reikalavimai, taikomi nuo 2008 m.

Būtina užtikrinti griežčiausius reikalavimus atitinkančių saugumo procedūrų ir laisvos prekybos pusiausvyrą. Pavyzdžiui, prieš priimant sprendimus, reikėtų gerai apsvarstyti nuodugnaus (100 %) konteinerių patikrinimo bendrą pridėtinę vertę ir poveikį prekybos srautams. Kad būtų išvengta gaišaties, galėtų būti naudojamos pažangiosios technologijos. Siekiant kuo labiau sumažinti reikalavimų vykdymo poveikį prekybos srautams, gali būti taikomas standartizavimas ir geriausia patirtis.

Persvarstant laivybos ir uostų saugumo teisės aktus bus galima įvertinti patekimo į uostus reikalavimus ir apsvarstyti galimybę nustatyti įvairiopus paskirties prieigos kortelių europinį pavyzdį.

¹²

Reglamentas (EB) Nr. 648/2005.

Parengti galiojančius teisės aktus, tarptautines konvencijas ir tarptautinius standartus atitinkančius Europos standartus, kurie padėtų saugiai integruoti transporto rūšis į logistikos tinklą.

Terminas – 2008 m.

Rengiant laivybos ir uostų saugumo gaires bei būtiniausius standartus, supaprastinti patekimo į uostus reikalavimus.

Terminas – 2008 m.

2.4. Transporto priemonių matmenys ir pakrovimo standartai

Nors Europos teisės aktuose¹³ nustatyti tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių matmenų bei masės ir nacionaliniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių matmenų bendrieji apribojimai, šiuose teisės aktuose valstybėms narėms palikta tam tikra veiksmų laisvė. Dėl to sudaromos nevienodos sąlygos operatoriams ir apsunkinama kontrolė. Be to, šiuo metu galiojantys standartai neatitinka pažengusių technologijų ir pasikeitusių transporto reikalavimų. Nors tai gal ir būtų gera proga persvarstyti šiuo metu galiojančius teisės aktus, būtina įvertinti, kokį poveikį dabartinių ribų pataisymai padarytų kelių saugumui, energijos naudojimo efektyvumui, išmetamam CO₂ kiekiui, nuodingų išmetamųjų dujų kiekiui, kelių infrastruktūrai ir daugiarūšio transporto operacijoms, įskaitant mišrųjį transportą. Taip pat reikėtų apsvarstyti, ar nereikėtų nustatyti griežtesnių kriterijų transporto priemonėms, jų įrangai ir vairuotojams, taip pat ir maršruto pasirinkimo apribojimų.

Atsižvelgiant į technologijų pažangą ir siekiant palengvinti krovinių perkėlimą iš vienos rūšies transporto priemonių į kitos rūšies transporto priemones, direktyvos dėl įvairiarūšio krovinių vežimo vienetų pasiūlymas¹⁴ turėtų būti iš dalies pakeistas. Tai padidintų įvairiarūšio krovinių transporto konkurencingumą. Minėto pasiūlymo tikslas – standartizavus tam tikras įvairiarūšio krovinių vežimo vienetų krovos charakteristikas sumažinti su transporto rūšių keitimu vežant krovinį susijusias išlaidas, taip pat įdiegti reguliarių visų vienetų tikrinimą ir taip padidinti transporto saugumą. Įgaliojimai parengti naujus krovinių vežimo vienetų standartus, kurie galėtų būti naudojami vežant krovinius visų rūšių transportu, bus suteikti kiekvienai ES standartizavimo įstaigai atskirai.

Ištirti galimybes pataisyti transporto priemonių masės bei matmenų standartus ir apsvarstyti pridėtinę Direktyvos 96/53/EB atnaujinimo vertę.

Terminas – 2008 m.

Atsižvelgiant į technikos pažangą, atnaujinti 2003 m. pasiūlymą dėl įvairiarūšio krovinių vežimo vienetų.

Terminas – 2007 m.

¹³

Direktyva 96/53/EB.

¹⁴

COM(2003) 155 galutinis.

Suteikti įgaliojimus standartizuoti optimalų Europos įvairiarūšio krovinių vežimo vienetą, kuris gali būti naudojamas vežant krovinius visų rūšių sausumos transportu.

Terminas – 2007 m.

Ištirti krovinių vežimo vienetų, naudojamų vežant krovinius oro transportu ir kitų rūšių transportu, suderinamumą ir prireikus pateikti pasiūlymus.

Terminas – 2010 m.

2.5. Kroviniams vežti skirti „žalieji“ transporto koridoriai

„Transporto koridorių“ sąvoką apibūdina krovininio transporto koncentracija tarp pagrindinių transporto mazgų ir palyginti tolimi atstumai. Siekiant išspręsti didėjančio eismo problemą ir kartu užtikrinti aplinkos tvarumą bei efektyvų energijos naudojimą, šiais koridoriais krovinius vežančios įmonės bus skatinamos optimaliai naudotis įvairiomis transporto rūšimis ir taikyti pažangias technologijas. Žalieji transporto koridoriai atspindės integruoto transporto koncepciją: trumpųjų nuotolių laivyba, geležinkelių transportas, vidaus vandenų transportas ir kelių transportas papildo vienas kitą, ir taip sudaromos sąlygos rinktis ekologišką transportą. Strateginėse šių koridorių vietose (pavyzdžiui, jūrų uostuose, vidaus uostuose, rūšiavimo stotyse ir kituose atitinkamuose logistikos terminaluose ir vietose) bus įrengta atitinkama krovinių perkrovimo infrastruktūra ir kuro papildymo vietos, visų pirma, biologinio kuro, o vėliau ir kito ekologiško kuro. Žalieji koridoriai galėtų būti naudojami eksperimentams su ekologiškais, naujoviškais transporto vienetais bei pažangiomis PTS programomis. Šiam tikslui įgyvendinamos kelios iniciatyvos: pirmiausia krovinių vežimui skirtas geležinkelių tinklas, jūrų greitkeliai ir NAIADES programa. Turėtų būti atsižvelgta į galimybes, numatytas TEN-T gairėse dėl daugiaryšio transporto tinklų plėtros ir integracijos.

Kad įvairių rūšių transportas būtų naudojamas optimaliai, būtina užtikrinti, kad naudojimosi transporto koridoriais ir perkrovimo infrastruktūra sąlygos būtų grindžiamos sąžiningumo ir nediskriminavimo principu, todėl jas būtina apsvarstyti. Galimybių patekti į terminaluose atliekamų operacijų rinką, įskaitant uostus ir rūšiavimo stotis, apribojimas gali atsiliiepti šios infrastruktūros naudotojams. Laikantis Sutartyje nustatytų taisyklių, minėtos infrastruktūros operatoriams ir naudotojams būtina užtikrinti laisvą priejimą, grindžiamą nediskriminavimo principu.

Apibrėžti žaliuosius transporto koridorius ir paskatinti valdžios institucijas bei krovininio transporto logistikos operatorius bendradarbiauti ir kartu nustatyti, kokių veiksmų reikia imtis, kad būtų sukurta tvariam transportui reikalinga infrastruktūra.

Terminas – 2008 m.

Toliau vystyti žaliuosius koridorius pagal TEN-T ir *Marco Polo* prioritetus.

Terminas – 2010 m.

Plėtoti geležinkelių tinklą kroviniams vežti.

Terminas – pateikti pasiūlymą iki 2008 m. Nustatyti koridorių struktūrą iki 2012 m.

Skatinti jūrų greitkelių kūrimą ir pripažinimą, visų pirma geriau koordinuojant skirtingus finansavimo šaltinius.

Terminas – 2008 m.

Įgyvendinti vidaus vandenų transportui skirtą NAIADES programą.

Terminas – iki galo įgyvendinti iki 2013 m.

2.6. Krovininio transporto logistika miestuose

Krovininio transporto logistika turi svarbų su miestais susijusį aspektą. Siekiant užtikrinti sklandų krovinį pristatymą miestuose, būtina užtikrinti, kad krovinį vežimas magistraliniais keliais ilgesnį atstumą ir krovinį vežimas į galutinius paskirties taškus trumpesnį atstumą būtų tinkamai susieti. Be to, krovinio pristatymas iš gamybos centrų klientams miestuose turi būti efektyvus ir ekologiškas.

Holistinis požiūris turėtų apimti krovininį transportą, žemėtvarkos aspektus, aplinkosaugos aspektus, eismo valdymą ir kitus veiksnius. Palankesnių sąlygų krovininio ir keleivinio transporto poreikiams valdyti sudarymas turėtų būti įtrauktas į miestų planavimą kaip sudėtinė jo dalis. Šiems poreikiams valdyti gali būti taikomi naujoviški, IRT grindžiami sprendimai.

Komisija skatins miestų atstovus keistis patirtimi, kad padėtų parengti rekomendacijas, nustatyti geriausią patirtį ir miestų transporto logistikos (įskaitant krovinį pristatymą ir krovinį pristatymo transporto priemones) rodiklius arba standartus.

Terminas – 2008 m. parengti miestų transporto veiksmų planą.

Pateikti rekomendacijas dėl suderintų lyginamųjų standartų arba veiklos rodiklių, naudojamų vertinant krovinį pristatymo ir terminalų efektyvumą bei tvarumą ir apskritai miestų transporto logistiką bei planavimą.

Terminas – 2011 m.

Patobulinti krovinį vežimui skirtą CIVITAS dalį, siekiant užtikrinti geresnį keleivinio ir krovininio transporto, tarpmiestinio (tolimojo) ir miestų transporto logistikos koordinavimą arba integraciją. Taip būtų galima sukurti integruotą „Krovinį CIVITAS“.

Terminas – 2010 m.

3. ATEITIES PERSPEKTYVOS

Pirmiau apibūdintais veiksmais siekiama išspręsti tokias problemas, kaip antai, spūstys, tarša ir triukšmas, CO₂ išmetamosios dujos ir priklausymas nuo iškastinio kuro (logistikos sektoriaus efektyvumas sumažėtų, jei šios problemos nebūtų išspręstos) ir taip padidinti krovininio transporto logistikos sektoriaus ilgalaikį efektyvumą ir augimą. Be šių veiksmų, kartu su valstybėmis narėmis dar turi būti parengta ilgalaikė perspektyva, kuri padėtų sukurti bendrą pagrindą investicijoms į rytojaus krovininio transporto sistemas.

2010 m. Europos Komisija pateiks šio veiksmų plano įgyvendinimo ataskaitą. Rengdama šią ataskaitą Komisija taip pat galės nustatyti tolesnius veiksmus minėtose srityse ir, atsižvelgdama į ekonomines sąlygas ir technologijų pažangą, pakoreguoti ES krovinio transporto logistikos politiką.