



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 18.10.2007
COM(2007) 607 galīgā redakcija

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

Kravu pārvadājumu loģistikas rīcības plāns

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

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

Kravu pārvadājumu loģistikas rīcības plāns

1. IEVADS

Komisijas 2001. gada Baltās grāmatas vidusposma pārskatā¹ uzsvēta loģistikas būtiskā nozīme, nodrošinot ilgtspējīgu un konkurētspējīgu mobilitāti Eiropā un palīdzot īstenot citus mērķus, kā tīrāka vide, energoapgādes drošība, transporta drošums un drošība.

Kravu pārvadājumu loģistika ietver kravu pārvadājumu plānošanu, organizēšanu, vadību, kontroli un veikšanu piegādes ķēdē. Tā ir viens no Eiropas konkurētspējas virzītājspēkiem un tādējādi dod nozīmīgu ieguldījumu, īstenojot atjaunoto Lisabonas stratēģiju izaugsmei un nodarbinātībai. Ražošanas un izplatīšanas tīklā ir vajadzīgi augstas kvalitātes, efektīvi loģistikas pakalpojumi, lai organizētu izejvielu un saražoto preču pārvadājumus ES teritorijā un ārpus tās. Pirmām kārtām tā ir uzņēmējdarbība, ar ko nodarbojas loģistikas nozares dalībnieki. Tomēr arī iestādēm ir konkrēts uzdevums izveidot piemērotus pamatnosacījumus.

Tiek lēsts, ka loģistikas nozares devums Eiropā ir aptuveni 14 % no IKP. Pēdējo gadu laikā loģistikas nozares izaugsmes temps ir pārsniedzis Eiropas tautsaimniecības vidējos izaugsmes rādītājus. Piemēram, ES iekšējās un ārējās tirdzniecības vērtības apjoms kopš 1999. gada palielinājies par 55 %. Šāda izaugsme bija iespējama, pateicoties Eiropas integrācijai, liberalizācijai un samērā zemajām kravu pārvadājumu izmaksām, kā rezultātā gan ES, gan visā pasaulē ir mainījušies ražošanas un tirdzniecības modeļi. Šīs izaugsmes sekas ir arī tādas, ka, strauji palielinoties konteineru kravu apgrozījumam un līnijasatiksmes apjomam, atsevišķās jūras ostās un atsevišķos jūras un iekšzemes transporta savienojumos ir ļoti liela noslogotība.

Vairākas Eiropas loģistikas uzņēmējdarbības ir pasaulē vadošo skaitā. Sekmīgi funkcionējoša Eiropas loģistikas sistēma varētu būt pamats, uz kā balstoties var apspriest ar loģistiku saistītus jautājumus ar citiem tirdzniecības partneriem.

Ar loģistikas politiku jānodarbojas visos pārvaldības līmeņos. Arvien nepieciešamāka kļūst saskaņota ES pieeja loģistikas apsvērumiem, kas piedāvātu iespēju ciešākai sadarbībai un dažādu transporta politikas aspektu koordinācijai un kļūtu par vienu no faktoriem, uz ko balstīties, pieņemot lēmumus.

Šis kravu pārvadājumu loģistikas rīcības plāns ir viena no vairākām politikas iniciatīvām, kuras vienlaikus uzsākusi Eiropas Komisija, lai uzlabotu kravu pārvadājumu efektivitāti un ilgtspējību Eiropā². Tajā ietverti vairāki īsā un vidējā laikā veicami pasākumi, ar kuru palīdzību Eiropā varētu risināt pašreizējās un

¹ COM(2006) 314.

² ES kravu pārvadājumu programma, COM(2007) 606.

nākotnē iespējamās problēmas un nodrošināt konkurētspējīgu un ilgtspējīgu kravu pārvadājumu sistēmu. Lai loģistikas ķēdē sekmīgi integrētu trešas valstis un it īpaši kaimiņvalstis, būs jāņem vērā visu šo pasākumu ārējā dimensija.

1.1. Procesā līdzšinējā gaita

Eiropas Komisija 2006. gada jūnijā publicēja Paziņojumu par kravu pārvadājumu loģistiku Eiropā³.

Paziņojumu un tajā ierosinātās darbības jomas 2006. gada decembrī⁴ atbalstīja Transporta padome. Eiropas Parlaments 2007. gada septembrī sniedza pozitīvu atzinumu⁵. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja kopumā atzinīgi novērtēja Komisijas izstrādāto pieeju⁶.

Šajā rīcības plānā iekļautās tēmas ir plaši apspriestas ar ieinteresētajām personām.

2. DARBĪBAS

2.1. e-krava un viedās transporta sistēmas (VTS)

Mūsdienīgas informācijas un sakaru tehnoloģijas (IST) var būt nozīmīgs faktors komodalitātes īstenošanā, uzlabojot infrastruktūras, satiksmes un flotes pārvaldību, uzlabojot preču uzraudzības un izsekošanas iespējas transporta tīklos un nodrošinot labākus savienojumus starp uzņēmējsabiedrībām un iestādēm. Tomēr ir jāpārvar vairāki šķēršļi, kas kavē IST plašāku un vienotāku pielietojumu kravu pārvadājumu loģistikā, – tostarp jāmin attiecīgās informācijas apmaiņas nepietiekama standartizācija un tirgus dalībnieku atšķirīgās iespējas izmantot IST. IST izmantošanu var kavēt arī tiesiskās prasības. Turklāt jāņem vērā datu drošības un privātuma jautājumi.

Koncepcija "e-krava" paredz elektronisku informācijas plūsmu bez papīra dokumentiem, kas saista preču fizisko kustību ar to kustības elektronisku ceļu, kuru izveido ar IST palīdzību. Tajā iekļauta iespēja uzraudzīt un izsekot kravu tās pārvadāšanas laikā ar visiem transporta veidiem un automatizēt attiecīgā satura datu apmaiņu reglamentējošiem vai komerciāliem mērķiem. Jaunās tehnoloģijas, piemēram, radiofrekvenču identifikācija (*RFID*)⁷, un satelītu pozicionēšanas sistēmas *Galileo* izmantošana padarīs šo procesu praktiskāku un pieejamāku. Jābūt iespējai identificēt un lokalizēt kravu neatkarīgi no transporta veida, ar ko to pārvadā. Lai to panāktu, vajadzīgais priekšnosacījums ir ieviest standarta saskarnes dažādos transporta veidos un nodrošināt to savstarpējo izmantojamību starp transporta veidiem.

Īstenojot koncepciju "e-krava", nākotnē varētu izveidot sistēmu "**Internets kravām**", kur informācija būtu droši pieejama tiešsaistē, kā tas šobrīd ir sistēmā "Internets

³ COM(2006) 336.

⁴ 2006. gada 12. decembrī.

⁵ P6_TA(2007) 0375.

⁶ TEN/262.

⁷ COM(2007) 96, galīgā redakcija.

cilvēkiem". Viena no minētās sistēmas raksturīgajām iezīmēm ir iespēja tiešsaistē apskatīt un salīdzināt informāciju par kravu pārvadātāju sniegtajiem pakalpojumiem. Cita iespēja ir administratīvā vienkāršošana. Pieredze liecina, ka administratīvo datu informācijas sistēmas var izmantot arī saziņai starp uzņēmējsabiedrībām.

Ieviešot sistēmu jūrniecības informācijas apmaiņai no kuģa uz krastu, no krasta uz kuģi un starp visām iesaistītajām personām ar tādu dienestu palīdzību kā *SafeSeaNet*, *LRIT* (Sistēma identifikācijai un uzraudzībai lielos attālumos – *Long-range Identification and Tracking*) un AIS (Automātiskās identifikācijas sistēma), veicinās drošāku un efektīvāku navigāciju un loģistikas darbības, tādējādi uzlabojot jūras transporta integrāciju ar citiem transporta veidiem ("e-jūrniecība").

Par citos transporta veidos panākto progresu liecina tas, ka tiek izvērstas sistēmas *RIS* (upju informācijas pakalpojumi – *River Information Services*), *ERTMS* (Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma – *European Rail Traffic Management System*), *TAF* (Dzelzceļa kravu pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu sistēma – *Telematic Applications for rail Freight*) un *VTMIS* (kuģu satiksmes vadības un informācijas sistēmas – *Vessel Traffic Management and Information Systems*). Tomēr autotransporta jomā viedās transporta sistēmas (VTS), kas palīdzētu uzlabot infrastruktūras un pārvadājumu pārvaldību, tiek izvērstas lēni. Saskaņota VTS izvērsšanas stratēģija, iekļaujot īpašas prasības kravu autopārvadājumiem, piemēram, par navigācijas sistēmām, digitālajiem tahogrāfiem un autoceļu nodevu iekasēšanas sistēmām, varētu būtiski izmainīt loģistikas ķēdi.

Tāpēc Komisija 2008. gadam gatavo nozīmīgu iniciatīvu VTS jomā, kurā sāki izstrādās plānu VTS attīstībai un izvērsšanai Eiropā, tādējādi risinot arī jautājumu par galvenajiem tehnoloģiju lietojumiem kravu pārvadājumu loģistikā.

e-krava

Sadarbībā ar ieinteresētajām personām izstrādāt plānu koncepcijas "e-krava" īstenošanai, papildinot koncepciju "Internets kravām" un apzinot problemātiskās jomas, kurās ES jārikojas, piemēram, standartizācija.

Termiņš: rīcības jomu apzināšana līdz 2009. gadam.

Rīkoties, lai izstrādātu standartu informācijas plūsmām, ar ko nodrošinātu transporta veidu integrāciju un savstarpējo izmantojamību datu līmenī un izveidotu atvērtu, robustu datu arhitektūru galvenokārt datu plūsmām no uzņēmējsabiedrībām uz iestādēm un no iestādēm uz uzņēmējsabiedrībām.

Termiņš: 2010. gads.

Uzdot izstrādāt standarta datu kopu, lai raksturotu kravu, tostarp normatīvajām prasībām (ņemot vērā spēkā esošās prasības par bīstamajām kravām, dzīvjiem dzīvniekiem u.c.) un tehnoloģijām, kā *RFID*.

Termiņš: 2009. gads.

Izstrādāt priekšlikumu par "e-jūrniecību".

Termiņš: 2009. gads.

VTS rīcības plāns

Izveidot sistēmu VTS lietojumu izstrādāšanai, pievērsties arī kravu pārvadājumu loģistikas jautājumiem, tostarp bīstamo kravu un dzīvu dzīvnieku pārvadājumu pārraudzībai, uzraudzības un izsekošanas iespējām un digitālajām kartēm.

Termiņš: 2009. gads.

Izveidot reglamentējošu sistēmu vienotas saskarnes (transportlīdzeklī iebūvētas vienības) funkcionālo specifikāciju standartizācijai, lai veiktu informācijas nosūtīšanu no uzņēmēj sabiedrībām uz iestādēm un no iestādēm uz uzņēmēj sabiedrībām un šādas informācijas apmaiņu.

Termiņš: 2010. gads.

Paātrināt darbu, lai panāktu ceļu lietotāju nodokļa elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību⁸, un iekļaut vajadzīgos komponentus vienotajā saskarnē.

Termiņš: 2008. gads.

2.2. Ilgtspējīga kvalitāte un efektivitāte

2.2.1. Turpināt vājo vietu noteikšanu

2006. gadā ieinteresētās personas aicināja apzināt funkcionālās, ar infrastruktūru saistītās un administratīvās vājās vietas, kā rezultātā radās aptuveni 500 jautājumu. Šādā pārlūkošanā pirmo reizi atklājās kopaina par konkrētiem šķēršļiem, kas traucē kravu pārvadājumu loģistikai Eiropā. Nozares un valsts iestāžu pārstāvji ir brīvprātīgi pieteikušies apkopot loģistikas nozares dalībnieku viedokļus un palīdzēt situācijas analīzē un priekšlikumu sagatavošanā, lai novērstu apzinātās vājās vietas.

Turpināt kravu pārvadājumu loģistikas vājo vietu noteikšanu un paātrināt darbu, lai rastu praktiskus risinājumus vājo vietu novēršanai, kur vien tas ir iespējams, vienlaikus apsverot tiesiskas darbības iespēju nepieciešamības gadījumā.

Termiņš: nepārtraukti. Pirmie rezultāti līdz 2008. gadam.

2.2.2. Kravu pārvadājumu loģistikā iesaistītais personāls un apmācība

Daudzās kravu pārvadājumu loģistikas jomās trūkst prasmīgu darbinieku. Tāpēc ES, cieši sadarbojoties ar sociālajiem partneriem, izskatīs pasākumus, lai paaugstinātu loģistikas nozares profesiju prestižu un veicinātu personāla pārrobežu mobilitāti. Šādā kontekstā ar kohēzijas politikas instrumentiem (Eiropas Sociālais fonds un Eiropas Reģionālās attīstības fonds) varētu mazināt šos trūkumus, mērķtiecīgi pievērsties apmācībai (darbības un infrastruktūra).

⁸

Direktīva 2004/52/EK.

Pašlaik Eiropas augstskolās un citās iestādēs piedāvātā apmācība ievērojami atšķiras. Jāpieliek pūles, lai koncentrētu un uzlabotu loģistikā iesaistītā personāla kvalifikāciju, it īpaši pastiprinot konkurenci transporta nozarē, un lai atbalstītu mūžizglītību. Neobligāta Eiropas kravu pārvadājumu loģistikas speciālista sertifikāta ieviešana pozitīvi ietekmētu apmācības konsekvenci un kvalitāti Eiropā. Turklāt tas varētu būt paredzēts visiem prasmes līmeņiem, un vajadzības gadījumā tajā ieviestu atšķirības atbilstīgi konkrētas jomas prasībām vai tas būtu pamatsertifikāts, nozarei pašai nodrošinot papildu apmācību konkrētās specializācijas jomās. Savstarpēji atzīta sertifikācijas sistēma kravu pārvadājumu loģistikā un ar to saistītās jomās (piemēram, noliktavu pakalpojumi) var veicināt mobilitāti. Pienācīgi jāņem vērā pašreizējie apmācību standarti.

Komisija sadarbosies ar sociālajiem partneriem un citām attiecīgām ieinteresētajām personām Eiropā, lai izstrādātu obligāto kvalifikācijas un apmācību prasību sarakstu dažādiem specializācijas līmeņiem, kas iekļaujams sistēmā, ar kuras palīdzību var nodrošināt apmācības sertifikātu savstarpēju atzīšanu.

Termiņš: 2009. gads.

Komisijai jāuzsāk dialogs ar sociālajiem partneriem Eiropā, lai rastu veidus, kā paaugstināt loģistikas nozares profesiju prestižu, un jāuzsver iespējas, kā ES kohēzijas politiku mērķtiecīgi pievērst apmācībai loģistikas jomā.

Termiņš: sākums 2008. gadā, turpmāk nepārtraukti.

2.2.3. *Darbības uzlabošana*

Kravu pārvadājumu loģistikas ķēdes darbības rādītāji ir noderīgs līdzeklis pakalpojumu kvalitātes uzlabošanai. Šos rādītājus var izmantot arī, lai izteiktu ietekmi uz vidi un sociālo ietekmi. Šādi rādītāji jau ir izstrādāti kombinētajiem pārvadājumiem pa dzelzceļu, gaisa pārvadājumiem un tuvjūras satiksmei. Tomēr vēl nav izstrādāta darbības rādītāju sistēma, kas būtu kopīga dažādiem transporta veidiem vai piemērojama kravu pārvadājumu loģistikai.

Apspriežoties ar ieinteresētajām personām, izveidot vispārēju pamatrādītāju kopumu, ar ko vislabāk varētu izvērtēt un attēlot kravu pārvadājumu loģistikas ķēdes darbību (piemēram, ilgtspējību, efektivitāti u.c.), lai veicinātu pāreju uz efektīvākiem un tīrākiem pārvadājumu veidiem un kopumā uzlabotu loģistikas nozares darbību⁹. Komisija pēc tam apsvērs iespēju iekļaut šos rādītājus paraugprakses kodeksā vai ieteikumā.

Termiņš: līdz 2009. gada beigām.

2.2.4. *Intermodālo termināļu salīdzinošā novērtēšana*

Intermodālo termināļu efektīva darbība, tostarp ostās un lidostās, ir būtisks faktors loģistikas procesā. Tiem būtu jāvelta īpaša uzmanība, veicot to salīdzinošo

⁹ Lēmums Nr. 1600/2002/EK.

novērtēšanu, par paraugu ņemot iepriekš minēto iniciatīvu darbības rādītāju popularizēšanai. Jāizstrādā vispārējs Eiropas salīdzinošo rādītāju (statisko un dinamisko) kopums, ko turpmāk varētu konkretizēt vietējā mērogā. Salīdzinošie rādītāji jānosaka, cieši sadarbojoties ar nozares pārstāvjiem, un pienācīgi jāizplata.

Jāņem vērā, ka nepieciešama ievērojama diferenciācija starp sauszemes termināļiem un termināļiem jūras ostās, lidostās un iekšējo ūdensceļu ostās, jo tie atšķiras.

Sadarbībā ar nozares pārstāvjiem izstrādāt vispārēju salīdzinošo rādītāju (statisko un dinamisko) kopumu termināļiem, sākot ar multimodālajiem iekšzemes termināļiem, un iekļaut šos rādītājus paraugprakses kodeksā vai ieteikumā, kā arī izplatīt informāciju par tiem.

Terminš: 2010. gads.

2.2.5. *Paraugprakses veicināšana*

Multimodālie kravu pārvadājumi vēl arvien tiek izmantoti samērā maz. Iemesls varētu būt nepietiekamas zināšanas par priekšrocībām, ko piedāvā alternatīvi transporta veidi vai transporta veidu integrācija, vai par papildu izmaksām par pārkraušanu. Šīs problēmas var risināt ar vērīgu iniciatīvu, kuras mērķis ir izplatīt paraugpraksi un sniegt praktisku palīdzību, izmantojot loģistikas institūtu tīklu, kā arī paplašinot tuvjūras satiksmes veicināšanas centru darbības jomu, iekļaujot tajā iekšzemes pārvadājumu loģistiku.

Paplašināt tuvjūras satiksmes veicināšanas centru un to Eiropas tīkla darbības jomu, iekļaujot tajā iekšzemes pārvadājumu loģistiku.

Terminš: nepārtraukti.

Izveidot loģistikas institūtu tīklu un popularizēt nozares iniciatīvas, lai apmainītos ar pieredzi un izplatītu paraugpraksi.

Terminš: 2010. gads.

2.2.6. *Statistikas dati*

Ir pieejams ievērojams apjoms statistikas informācijas. Tomēr tā nesniedz Eiropas loģistikas nozares tirgus uzticamu atspoguļojumu. Lai novērtētu situāciju un tās attīstību laika gaitā, jāizstrādā piemēroti rādītāji un mērīšanas līdzekļi. Tajā pašā laikā pēc iespējas jāsamazina administratīvais apgrūtinājums dalībvalstīm vai uzņēmēj sabiedrībām.

Komisija sadarbībā ar ieinteresētajām personām pārskatīs datu pieejamību par kravu pārvadājumu loģistiku pa dažādiem transporta veidiem un noteiks prasības šādiem datiem, kā arī izvērtēs statistikas informācijas vākšanas uzlabojumus.

Terminš: 2009. gads.

2.3. Transporta ķēdes vienkāršošana

2.3.1. Administratīvās atbilstības vienkāršošana

Loģistikas nozarē jāievēro normatīvās prasības, kuru pamatā ir administratīvi apsvērumi.

Ar kravu saistītās informācijas apmaiņas vienkāršošana un decentralizācija var būtiski samazināt normatīvo prasību ievērošanas izmaksas, it īpaši, ja izmanto informācijas un sakaru tehnoloģijas. Jau ar tiesību aktiem, ar kuriem regulē muitošanu, cita starpā atļauj ārpuskopienas preces laist brīvā apgrozībā ostā vai saskaņā ar tranzīta procedūru muitot galamērķa muitas iestādē.

Darbā jābalstās uz iniciatīvām, kas uzsāktas atbilstīgi Komisijas priekšlikumam Lēmumam par elektronisku vidi muitā un tirdzniecībā¹⁰. Tajā paredzēta sistēma, atbilstīgi kurai uzņēmēji informāciju sniegtu tikai vienreiz (vienota administrēšana) un iestādes pārbaudītu preces vienlaikus un tajā pašā vietā (viena administratīvā iestāde).

Komisijas izstrādās sistēmu "Eiropas jūras transporta telpa bez šķēršļiem", kurā būs iespējama gan kuģa brauciena, gan preču uzticama un droša uzraudzība, tādējādi samazinot nepieciešamību atsevišķi kontrolēt pārvadājumus starp Kopienas ostām. Tādējādi tuvjūras satiksmē būs iespējams pilnībā izmantot iekšējā tirgus priekšrocības.

Izveidot vienotas administrēšanas sistēmu (vienu piekļuves punktu) un vienu administratīvā apstiprinājuma sistēmu administratīvajām procedūrām visiem transporta veidiem.

Termiņš: darbība jāuzsāk līdz 2012. gadam.

Izstrādāt likumdošanas iniciatīvu tuvjūras satiksmes vienkāršošanai un veicināšanai virzībā uz jūras transporta telpu bez šķēršļiem.

Termiņš: 2008. gads.

2.3.2. Vienots pārvadājuma dokuments

Pārvadājot preces, šobrīd sūtījumam jāpievieno pārvadājuma dokuments¹¹. Šie pārvadājuma dokumenti dažādiem transporta veidiem parasti atšķiras. Ir arī multimodālie pārvadājuma dokumenti, bet elektroniskā formātā tos neizmanto pietiekami plaši. Tāpēc Komisija rīkosies, lai izveidotu vienotu Eiropas pārvadājuma dokumentu, ko var izmantot visiem transporta veidiem, tādējādi veicinot multimodālo kravu pārvadājumu attīstību un paplašinot sistēmu, kuru piedāvā multimodālo pārvadājumu pavadzīmes vai multimodālo pārvadājumu kravas manifesti. Komisija izskatīs iespējas piedāvāt šo dokumentu kā neobligātu un pieejamu elektroniskā formātā.

¹⁰ COM(2005) 609.

¹¹ Regula Nr. 11/60 un Direktīva 92/106/EK.

Apspriežoties ar ieinteresētajām personām, Komisija sīki izskatīs iespēju izveidot vienotu pārvadājuma dokumentu visiem preču pārvadājumiem neatkarīgi no transporta veida un izvērtēs šāda dokumenta pievienoto vērtību. Pēc tam Komisija apsvērs iespēju izstrādāt attiecīgu likumdošanas iniciatīvu.

Termiņš: 2009. gads.

2.3.3. *Atbildība*

Multimodālajos pārvadājumos rodas tiešās un netiešās izmaksas tāda iemesla dēļ, ka nav vienota atbildības režīma, kas attiektos uz visiem transporta veidiem. Pasaules mērogā (*UNCITRAL*) tiek strādāts, lai izveidotu struktūru, kas reglamentētu atbildību multimodālajos pārvadājumos, tomēr straujš progress nav panākts, tāpēc Komisija sāks izvērtēt citas iespējas Eiropai.

- (1) Varētu paredzēt tiesību aktu, kurā ietverta standarta atbildības klauzula visiem pārvadājumu veidiem. Tā varētu būt atkāpšanās klauzula, kas nozīmē, ka šo standarta klauzulu piemēro automātiski, ja puses pārvadājuma līgumā nav vienojušās citādi. Līgumslēdzējas puses to arī varētu skaidri norādīt pārvadājuma līgumā.
- (2) Atšķirības šobrīd spēkā esošajos starptautiskajos atbildības režīmos varētu novērst, paredzot noteikumus attiecībā uz tām loģistikas ķēdes daļām, uz kurām šobrīd neattiecas atsevišķu pārvadājumu veidu atbildības režīmi.

Novērtēt nepieciešamību ieviest ES standarta (atkāpšanās) atbildības klauzulu.

Termiņš: apspriešanās līdz 2008. gadam, iespējamais priekšlikums 2009. gadā.

Novērtēt tiesiska instrumenta nepieciešamību, lai uz visu multimodālo loģistikas ķēdi attiecinātu šobrīd spēkā esošos starptautiskos atbildības režīmus, kas attiecas uz atsevišķiem pārvadājumu veidiem.

Termiņš: apspriešanās līdz 2009. gadam, iespējamais priekšlikums 2010. gadā.

2.3.4. *Drošība*

Drošība ir nodrošināšanās pret noziedzību, bandītismu un nelikumīgām tīšām darbībām, kā terorismu, un šo darbību novēršana. Drošība kļūst par aizvien būtiskāku loģistikas kvalitātes un konkurētspējīgas darbības daļu. Runājot par piegādes ķēdes drošību ārējā tirdzniecībā, tika pārskatīts Muitas kodekss¹² un ieviests jēdziens "atzītais komersants", kā arī noteiktas drošuma un drošības obligātās prasības, sākot no 2008. gada.

Jānodrošina līdzsvars starp visaugstākajām prasībām atbilstošām drošības procedūrām un brīvu tirdzniecības plūsmu. Piemēram, pirms lēmumu pieņemšanas rūpīgi jāizvērtē vispārējā pievienotā vērtība un ietekme, ko dod 100 % konteineru pārbaude tirdzniecības plūsmās. Lai novērstu aizkavēšanos, var izmantot viedās

¹²

Regula (EK) Nr. 648/2005.

tehnoloģijas. Lai mazinātu drošības prasību ietekmi uz tirdzniecības plūsmām, var izmantot standartizāciju un paraugpraksi.

Jūras satiksmes drošības un ostu drošības tiesību aktu pārskatīšana dos iespēju novērtēt prasības par piekļuvi ostām un pārbaudīt, kā tiek izstrādāts Eiropas modelis daudzfunkcionālām piekļuves kartēm.

Uzsākt Eiropas standartu izstrādāšanu atbilstīgi spēkā esošajiem tiesību aktiem, starptautiskajām konvencijām un starptautiskajiem standartiem, lai veicinātu transporta veidu drošu iekļaušanos loģistikas ķēdē.

Termiņš: 2008. gads.

Izstrādājot pamatnostādnes un obligātos standartus jūras satiksmes drošības un ostu drošības jautājumos, vienkāršot prasības par piekļuvi ostām.

Termiņš: 2008. gads.

2.4. Transportlīdzekļu gabarīti un iekraušanas standarti

Lai gan Eiropas tiesību aktos¹³ noteikti vispārēji transportlīdzekļu gabarītu un masas ierobežojumi starptautiskajos pārvadājumos ar autotransportu un gabarītu ierobežojumi iekšzemes pārvadājumos, dalībvalstīm tomēr ir atstāta zināma rīcības brīvība. Tas rada neskaidrības pārvadātājiem un apgrūtina noteikumu izpildi. Vienlaikus, tehnoloģiju attīstība un pārvadājumiem piemērojamo prasību izmaiņas liek apšaubīt spēkā esošos standartus. Lai gan tā varētu būt iespēja pārskatīt Eiropā spēkā esošos tiesību aktus, tomēr jāņem vērā tas, kā jebkuri spēkā esošo ierobežojumu grozījumi var ietekmēt satiksmes drošību, energoefektivitāti, CO₂ emisijas, kaitīgu vielu emisijas, ceļu infrastruktūru un intermodālos pārvadājumus, tostarp kombinētos pārvadājumus. Jānovērtē arī iespējamā vajadzība noteikt stingrākus kritērijus transportlīdzekļiem, to aprīkojumam un vadītājiem un ierobežojumus maršruta izvēlē.

Lai veicinātu pārkraušanu starp transporta veidiem un atspoguļotu tehnoloģiju attīstību un lai palielinātu intermodālo kravu pārvadājumu konkurētspēju, jāgroza priekšlikums direktīvai par intermodālo pārvadājumu kravas vienībām¹⁴. Priekšlikuma mērķis ir samazināt tiešās un netiešās izmaksas, kas rodas, veicot pārkraušanu starp transporta veidiem, un to panākt, standartizējot atsevišķus intermodālo pārvadājumu kravas vienību raksturlielumus saistībā ar pārkraušanu; kā arī priekšlikuma mērķis ir uzlabot pārvadājumu drošumu, ieviešot visu kravas vienību regulāras pārbaudes. ES standartizācijas struktūrām atsevišķi jāuzdod izstrādāt jaunus standartus kravas vienībām, ko varētu izmantot visiem pārvadājumu veidiem.

Izpētīt iespējas veikt grozījumus transportlīdzekļu gabarītu un masas standartos un apsvērt, kādu pievienoto vērtību var dot grozījumi Direktīvā 96/53/EK.

¹³ Direktīva 96/53/EK.

¹⁴ COM(2003) 155, galīgā redakcija.

Terminš: 2008. gads.

Pielāgot tehnikas attīstībai 2003. gada priekšlikumu par intermodālo pārvadājumu kravas vienībām.

Terminš: 2007. gads.

Uzdot izstrādāt standartus optimālai Eiropas intermodālo pārvadājumu kravas vienībai, ko varētu izmantot visiem virszemes pārvadājumu veidiem.

Terminš: 2007. gads.

Izvērtēt savietojamību starp gaisa pārvadājumos un citos pārvadājumu veidos izmantojamām kravas vienībām un vajadzības gadījumā izstrādāt attiecīgus priekšlikumus.

Terminš: 2010. gads.

2.5. "Zaļie" transporta koridori kravai

Transporta koridoru koncepcijas raksturīgas iezīmes ir kravu pārvadājumu koncentrācija starp lielākajiem satiksmes mezgliem un pārvadājumi samērā lielā attālumā. Lai spētu pielāgoties arvien pieaugošajam satiksmes apjomam, vienlaikus veicinot vides ilgtspējību un energoefektivitāti, nozares pārstāvjus, kas izmanto šos koridorus, mudinās paļauties uz komodalitāti un mūsdienīgām tehnoloģijām. "Zaļie" transporta koridori atspoguļos integrētu pārvadājumu koncepciju, kad tuvjūras, dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu un autotransporta veidi viens otru papildina, tādējādi ļaujot izvēlēties vidi saudzējošākus transporta veidus. Šos koridorus aprīkos ar piemērotām pārkraušanas iekārtām stratēģiski svarīgās vietās (kā jūras ostās, iekšējo ūdensceļu ostās, šķirotavās un citos attiecīgos loģistikas termināļos un objektos) un ar vietām, kur sākotnēji varēs iegādāties biodegvielu un vēlāk – citu veidu "zaļo degvielu". "Zaļos" koridorus varētu izmantot, lai izmēģinātu vidi saudzējošas, novatoriskas transporta vienības un mūsdienīgus automatizēto transporta sistēmu lietojumus. Šā mērķa atbalstam ir apvienotas vairākas iniciatīvas, tostarp, par dzelzceļa tīklu, kurā prioritāte ir kravu pārvadājumiem, par jūras maģistrālēm un *NAIADES*. Jāņem vērā iespējas, kas piedāvātas *TEN-T* pamatnostādnēs par multimodālo pārvadājumu ķēdes attīstību un integrāciju.

Godīga un nediskriminējoša piekļuve koridoriem un pārkraušanas iekārtām ir komodalitātes prasība, kas jārisina. Ierobežojumi iekļūšanai termināļu pakalpojumu tirgū, cita starpā ostās un šķirotavās, var skart šo iekārtu pakalpojumus izmantojošos klientus. Saskaņā ar Līguma noteikumiem uzņēmējiem un klientiem jānodrošina atklāta un nediskriminējoša piekļuve šīm iekārtām.

Noteikt "zaļos" transporta koridorus un organizēt iestāžu un kravu pārvadājumu loģistikas nozares uzņēmēju sadarbību ar mērķi apzināt uzlabojumus, kas nepieciešami piemērotas infrastruktūras nodrošināšanai ilgtspējīgiem pārvadājumiem.

Terminš: 2008. gads.

Pastiprināt "zaļo" koridoru nozīmi starp *TEN-T* un *Marco Polo* prioritātēm.

Termiņš: 2010. gads.

Izveidot dzelzceļa tīklu, kurā prioritāte ir kravu pārvadājumiem.

Termiņš: priekšlikums līdz 2008. gadam. Koridoru struktūra izveidojama līdz 2012. gadam.

Veicināt jūras maģistrāļu izveidi un atzīšanu, cita starpā, sekmīgāk koordinējot dažādus finansējuma avotus.

Termiņš: 2008. gads.

***NAIADES* programmas īstenošana iekšējo ūdensceļu pārvadājumos.**

Termiņš: pilnīga īstenošana līdz 2013. gadam.

2.6. Kravu pārvadājumu loģistika pilsētvidē

Kravu pārvadājumu loģistika ir būtiska arī pilsētvidē. Izplatīšanas procesā pilsētvidē ir nepieciešamas efektīvas saskarnes starp vairumpiegādēm lielā attālumā un izplatīšanu preču saņēmējiem īsākā attālumā. Turklāt, izplatot preces no ražošanas vietām klientiem pilsētvidē, šim procesam jābūt efektīvam un tīram.

Vienotā skatījumā jāiekļauj kravu pārvadājumi un līdz ar vairākiem citiem faktoriem jāpievērš uzmanība tādiem aspektiem kā zemes ierīcība, vides apsvērumi un satiksmes vadība. Kravu un pasažieru pārvadājumu pieprasījuma vadības veicināšanai jābūt pilsētplānošanas neatņemamai daļai, piedāvājot iespējas novatorisku, uz IST pamatotu risinājumu izvēšanai.

Lai izstrādātu ieteikumu, paraugprakses, rādītāju vai standartu kopumu pārvadājumu loģistikai pilsētvidē, tostarp par kravu piegādi un piegādes transportlīdzekļiem, Komisija mudinās pilsētu pārstāvjus apmainīties ar pieredzi.

Termiņš: Pilsētu transporta rīcības plāns 2008. gadā.

Izstrādāt ieteikumus par vispāratzītiem salīdzinošās novērtēšanas vai darbības rādītājiem, kas palīdzēs raksturot piegādes un termināļu efektivitāti un ilgtspējību un, vispārīgāk runājot, pārvadājumu loģistiku pilsētvidē un to plānošanu.

Termiņš: 2011. gads.

Paplašināt iniciatīvas *CIVITAS* daļu, kas attiecas uz kravu pārvadājumiem, virzoties uz pasažieru un kravu pārvadājumu, kā arī starppilsētu (liela attāluma) un pilsētas pārvadājumu loģistikas labāku saskaņošanu vai integrāciju. Tā rezultātā varētu izstrādāt integrētu iniciatīvu "*CIVITAS* – Kravu pārvadājumi".

Termiņš: 2010. gads.

3. NĀKOTNES REDZĒJUMS

Iepriekš izklāstītie pasākumi ir iecerēti, lai palīdzētu kravu pārvadājumu loģistikas nozarei tās virzībā uz ilgtermiņa efektivitāti un izaugsmi, risinot tādas problēmas kā satiksmes noslogotība, piesārņojums un troksnis, CO₂ emisijas un atkarība no fosilajām degvielām, jo šīs problēmas – ja tās atstās bez ievērības – varētu apdraudēt nozares efektivitāti. Līdztekus šiem pasākumiem, sadarbojoties ar dalībvalstīm, jāizstrādā ilgtermiņa perspektīva ar mērķi izveidot kopīgu pamatu ieguldījumiem nākotnes kravu pārvadājumu sistēmās.

Eiropas Komisija 2010. gadā ziņos par rīcības plāna īstenošanā sasniegto. Šis ziņojums būs arī iespēja apzināt turpmāk veicamos pasākumus iepriekš minētajās jomās un attīstīt ES kravu pārvadājumu loģistikas politiku atbilstīgi ekonomiskajai situācijai un tehnoloģiju attīstībai.