

## Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas Atzinums par tematu "Komisijas paziņojums "Kravu pārvadājumu loģistikas rīcības plāns""

COM(2007) 607 galīgā redakcija

(2008/C 224/10)

Eiropas Komisija saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2007. gada 18. oktobrī nolēma apspriesties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

"Komisijas paziņojums "Kravu pārvadājumu loģistikas rīcības plāns"".

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2008. gada 8. maijā. Ziņotājs — *Retureau* kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 445. plenārajā sesijā, kas notika 2008. gada 28. un 29. maijā (29. maija sēdē), ar 99 balsīm par, 1 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

### 1. Secinājumi un ieteikumi

1.1 Komiteja atzinīgi vērtē Komisijas ierosināto rīcības plānu un vēlas saņemt pieprasījumu par atzinuma izstrādi saistībā ar 2010. gadā paredzēto starpposma ziņojumu, lai novērtētu panākto progresu un noteiktu problēmas, kas vēl jārisina.

1.2 EESK piekrit viedoklim, ka salīdzinošā novērtēšana, kas veikta ciešā sadarbībā ar nozares pārstāvjiem, būtu noderīga intermodāliem termināļiem, tai skaitā ostām un lidostām. Tā kā sauszemes termināļu, jūras ostu, lidostu un iekšējo ūdensceļu ostu raksturīgās iezīmes ir atšķirīgas, salīdzinošo novērtēšanu var veikt pēc stingri noteiktiem kritērijiem, kas izstrādāti kā vispārīgas atsaucenes vērtības Eiropas līmenī un kuras var pielāgot vietējā līmenī.

1.3 Pārvadājumu cenu noteikšana atkarībā no izmantotā transporta veida pietiekami neatspoguļo ne attiecīgā transporta faktisko ietekmi uz infrastruktūrām, vidi un energoefektivitāti, ne arī izmaksas sociālajā, teritoriālajā un sabiedriskajā aspektā.

1.4 Ar salīdzinošai novērtēšanai paredzēto salīdzināšanas un novērtēšanas instrumentu palīdzību būs jāveic izmantojamo transporta tīklu salīdzināšana ilgtspējības aspektā, lai veicinātu sabalansēta cenu noteikšanas mehānisma ieviešanu un izstrādātu regulējošu sistēmu, uz kuru pamatojoties, loģistikā priekšroka tiks dota efektīvākajam un ilgtspējīgākajam transporta veidam atbilstīgi pārvadājamās kravas veidam un transporta pieejamībai.

1.5 Lai nodrošinātu lietotāju un visas sabiedrības vajadzībām atbilstošu efektīvu pārvadājumu loģistiku, pēc iespējas ātrāk ir jāievieš jau pieejamās jaunās tehnoloģijas, jāsekmē jauni pētījumi, pastāvīgi jā rūpējas par personāla apmācību un kvalifikācijas paaugstināšanu, kā arī jāuzlabo darba apstākļi. Vienlaikus ir efektīvāk jāizmanto esošās infrastruktūras, kā arī cilvēkresursi, materiālie un finanšu resursi, kas ieguldīti transporta un loģistikas nozarē. Jāpopularizē šīs nozares profesijas un jārada interese par tām. Šim mērķim būs nepieciešami jauni ieguldījumi. Jāsekmē minēto profesiju prestižs un pievilcīgums. Lai paātrinātu jauno dalībvalstu integrācijas gaitu un sekmētu Eiropas un

Vidusjūras reģiona valstu politiku un kaimiņattiecību politiku, vajadzīgi jauni ieguldījumi. Pirms tādu ieguldījumu veikšanas, kas atmaksāsies ļoti ilga laika periodā, ir jāizvērtē pieprasījuma attīstība ilgtermiņa perspektīvā.

1.6 Jānostiprina drošība uz ceļiem, jo īpaši teritorijās, kas robežojas ar trešām valstīm.

1.7 ES jūras robežu tagad veido arī Baltijas un Melnā jūra, kas savienota ar nozīmīgo Donavas ūdensceļu, kura attīstība būtu jāveicina. No Eiropas ostām tiek nosūtīti 90 % tirdzniecības apjoma ar trešām valstīm un 40 % ES iekšējā tirdzniecības apgrozījuma. Tajās strauji attīstās loģistikas darbība. Taču vēl nepieciešami vairāki uzlabojumi. Īpaša uzmanība jāveltī ostu sauszemes infrastruktūru modernizēšanai, lai dažādotu transporta veidus un plašāk izmantotu kombinētos pārvadājumus. Ir jāuzlabo arī pārkraušanas metodes un organizēšana. Jāpanāk arī sabalansētāks ostu izvietojums un to papildināmība ar sauszemes platformām.

1.8 Komiteja atbalsta jauno tehnoloģiju izmantošanu, pētījumus visās jomās, kas varētu uzlabot pārvadājumus (infras-truktūra, transportlīdzekļi, pārkraušanas iekārtas, darba organizācija un apstākļi u.c.), apņēmību izstrādāt tehniskos standartus, kā arī komunikācijas un ziņojumapmaiņas standartus, lai sekmētu komodalitātes attīstību un vienmērīgu satiksmi, ciešāku saikni starp ražošanas un tirdzniecības apjoma un pārvadājumu skaita pieaugumu, jo pārvadājumu skaits turpinās pieaugt. Būtiska nozīme šajā jomā ir loģistikas ķēžu efektivitātes uzlabošanai.

1.9 Jāturpina pētījumi individuālā un sabiedriskā pasažieru un kravu pārvadājumu transporta motoru, to energoefektivitātes, kā arī nefosilo degvielu jomā.

1.10 Pilsētu transporta loģistikas jomā nekavējoties jāveic pasākumi, lai novērstu lielpilsētu ekonomikas pakāpenisku lejupslīdi un ievērojamu efektivitātes pazemināšanos sakarā ar sastrēgumus pavadīto laiku, kas iedzīvotājiem un uzņēmumiem ir

neproduktīvs un rada piesārņojumu. Lai panāktu ceļu efektīvāku izmantošanu un novērstu iedzīvotāju un uzņēmumu tendenci pamest lielpilsētas, lai pārceltos uz pilsētu perifērijām un tālākām apdzīvotām vietām, pilsētvidē ir jāpiemēro globāla pieeja, kurā ņemtas vērā individuālā un sabiedriskā pasažieru un kravu pārvadājumu transporta vajadzības.

1.11 Rīcības plāns ir orientēts uz enerģijas ilgtspējīgu izmantošanu, energoefektivitāti un intermodalitāti, un tajā noteiktie termiņi liecina, ka attiecīgās politikas īstenošana jāuzsāk nekavējotī. Komisijas priekšlikumos priekšroka tiek dota sadarbībai un dialogam, nevis ierobežojumiem. Ir jāpierāda, ka šāda izvēle būs efektīva. Rīcības plāna veiksmīga īstenošana būs atkarīga no transporta nozares dalībnieku spējas pielāgoties pilsoniskās sabiedrības izvirzītajam prasībām.

## 2. Komisijas priekšlikumi

### 2.1 Ievads.

2.1.1 Komisija 2006. gada 28. jūnijā publicēja paziņojumu "Kravu pārvadājumu loģistika Eiropā — ilgtspējīgas mobilitātes izšķirošais faktors" <sup>(1)</sup>. Tajā uzsvērtā loģistikas nozīme, tādu ilgtspējīgu pārvadājumu nodrošināšanā, kas rada mazāk piesārņojuma un ir videi patiesi nekaitīgi. Lai sagatavotu Eiropas kravu pārvadājumu loģistikas rīcības plānu, pēc paziņojuma publicēšanas notika apspriešana, kuras rezultātā 2007. gada 18. oktobrī publicēts paziņojums par rīcības plānu <sup>(2)</sup>.

2.1.2 Komisija paredzēja iekļaut loģistikas dimensiju Eiropas Savienības transporta politikā, lai samazinātu neatrisināto vājo vietu skaitu, taupīgāk izmantotu energoresursus, efektīvāk izmantotu infrastruktūras un transportlīdzekļu komodalitātes un intermodalitātes iespējas, aizsargātu vidi, mazinātu negatīvo ietekmi uz to un veicinātu nepārtrauktu personāla apmācību.

2.1.3 Komitejai uzticēts izstrādāt atzinumu par minēto rīcības plānu, kurā noteikti mērķi un to īstenošanas grafiks, ka arī norādīts, ka ir jāsekmē jauno informācijas tehnoloģiju izmantošana, lai uzlabotu transporta loģistikas efektivitāti atbilstoši pārvadājamās kravas veidam (gabalkravas, pakas, konteineri). Lai nodrošinātu loģistikas nozares darbinieku atbilstošu kvalifikāciju un veicinātu viņu mobilitāti, ir paredzēta loģistikas speciālistu sertifikācijas sistēma.

2.1.4 Komisija jau 2006. gadā uzsvēra, ka ir grūti precīzi noteikt stāvokli Eiropas loģistikas tirgū, jo trūkst attiecīgu statistikas datu. Uzskata, ka loģistika veido 10 % līdz 15 % no pārvadājumu izmaksām.

2.1.5 Komisija paziņojumā ierosināja izveidot Eiropas līmeņa kravu pārvadājumu loģistikas sistēmu un orientēt darbību uz dažādām jomām. Rīcības plānā noteikti konkrēti pasākumi un

to īstenošanas termiņi no 2008. līdz 2012. gadam. Tas nozīmē, ka termiņi ir ļoti īsi:

- vājo vietu apzināšana un novēršana;
- informācijas un komunikācijas tehnoloģiju (IKT) izmantošana (uzraudzība un reģistrācija) ar Galileo sistēmu, LRIT (kuģu tāldarbības identifikācijas un uzraudzības sistēma), SIF, AIS (automātiskā identifikācijas sistēma), SafeSeaNet un Dzelzceļa kravu pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu sistēma (TAF) un Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (ERMTS) viedo tehnoloģiju ieviešana, piemēram, augstfrekvenču identifikācijas (RFID) marķējuma izstrāde un standartizācija <sup>(3)</sup>;
- ziņojumapmaiņas un komunikācijas pasaules līmeņa standarti;
- pētniecība (7. pamatprogramma);
- savstarpējā izmantojamība un savietojamība;
- kvalificētu loģistikas nozares darbinieku sagatavošana;
- Eiropas līmeņa novērtējums ("benchmarking"), kura rādītāji un metodes vēl ir jāizstrādā;
- infrastruktūras politika: esošo infrastruktūru uzturēšana un efektīva izmantošana un jauni ieguldījumi, tostarp progresīvo tehnoloģiju jomā;
- augstvērtīgi rezultāti, pateicoties sociālajam dialogam, atbilstoši sadarbībai un regulējumam;
- vairākveidu pārvadājumu ķēžu veicināšana un vienkāršošana, un ar to saistītie iekraušanas standarti.

2.1.6 Rīcības plānā, kas publicēts 2007. gadā, ir sīkāk izstrādāti jau agrāk noteikto pasākumu mērķi un to īstenošanas termiņi.

2.1.7 Paziņojumā "Eiropas dinamisma saglabāšana — ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā" <sup>(4)</sup>, kas publicēts sakarā ar 2001. gada Transporta Baltās grāmatas vidusposma pārskatu un Baltās grāmatas pārskatīšanu <sup>(5)</sup>, Komisija īpašu uzmanību pievērta "viedās mobilitātes" koncepcijai, kas ietver pārvadājumu loģistiku un viedās transporta sistēmas (VTS); arī rīcības plānā šim tematam veltīta īpaša uzmanība.

### 2.2 E-krava un viedās transporta sistēmas.

2.2.1 Pašlaik pieejamo un turpmāko IKT vispārējs lietojums var ievērojami uzlabot kravu pārvadājumu loģistiku, taču ir jāatrisina tādas problēmas kā standartizācija, lietotāju prasmes, reglamentējoši vai cita veida šķēršļi dokumentu pārvēršanai elektroniskā formātā, datu drošība un privātuma aizsardzība.

<sup>(3)</sup> Skatīt izpētes atzinumu par tematu "Radiofrekvenču identifikācija (RFID)" (ziņotājs — Morgan kgs, OV C 256, 27.10.2007., 66.–72. lpp.), un Lisabonā 2007. gada 15. un 16. novembrī notikušās konferences secinājumus (prezidentvalsts Portugāles tīmekļa vietnē).

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

<sup>(5)</sup> Skatīt Komitejas atzinumus par Transporta balto grāmatu "Eiropas transporta politika līdz 2010. gadam — laiks izlemt" (COM(2001) 370, 12.9.2001.) un par vidusposma pārskatu "Eiropas dinamisma saglabāšana — ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā. Transporta baltās grāmatas vidusposma pārskats" (COM(2006) 314, 22.6.2006.).

<sup>(1)</sup> COM(2006) 336 galīgā redakcija.

<sup>(2)</sup> COM(2007) 607 galīgā redakcija.

2.2.2 Īstenojot koncepciju "e-krava", nākotnē varētu izveidot sistēmu "lietiskais internets" (katru kravas veidu — gabalkravas, pakas, sīkpakas, konteinerus var apzīmēt un identificēt ar aktīvu vai pasīvu "tiešsaistes marķējumu", kuru aktivizē ar augstfrekvences ierīces palīdzību); "lietiskais internets" nodrošinās kravas datu automātisku un vienkāršotu pārsūtīšanu (atrašanās vieta, informācija par kravas veidu un apjomu, muitas un citi paziņojumi). Pašreizējās sistēmas jāattīsta, lai ieviestu minēto jauno internetu, kas balstās uz kravu identifikāciju.

2.2.3 Komisija 2008. gadā plāno vērīgu pētniecības projektu, kuras pamatā ir ceļvedis viedo transporta sistēmu un transporta loģistikas tehnoloģiju izvēšanai.

### 2.3 Nākotnes perspektīvas.

2.3.1 Rīcības plāna mērķis ir sniegt atbalstu preču pārvadājumu loģistikai, uzlabot efektivitāti un izaugsmi ilgtermiņā, risinot tādas problēmas kā satiksmes noslogotība, piesārņojums un troksnis, CO<sub>2</sub> emisijas, atkarība no fosilā kurināmā. Līdztekus šiem pasākumiem sadarbībā ar dalībvalstīm ir jāizstrādā ilgtermiņa perspektīva ar mērķi izveidot kopīgu pamatu ieguldījumiem turpmākajās kravas pārvadājumu sistēmās.

2.3.2 Eiropas Komisija 2010. gadā ziņos par progresu, kas panākts rīcības plāna īstenošanā.

## 3. Vispārīgas piezīmes

3.1 ES paplašināšana, arvien straujāka tirdzniecības globalizācija, jaunas ekonomikas lielvalstis (ne tika Ķīna) un uzņēmumu pārvietošana ir būtiski tirdzniecības attīstības faktori. Tirdzniecības pieaugums ir straujāks nekā ražošanas kāpums. Komisija 2001. gada Baltajā grāmatā ierosināja "nošķirt" transportu un izaugsmi. Ir pienācis laiks pārskatīt šo jautājumu, lai atjaunotu "apvienošanu" un "paralēlismu". Baltajā grāmatā, ko pārskatīja 2006. gadā<sup>(6)</sup>, loģistika, kurā iekļauti dažādi pārvadājumu veidi un dalībnieki (transporta plūsmu organizētāji, transporta uzņēmumi, lietotāji, valstu, Kopienas un starptautiskās iestādes) un kas balstās uz jaunajām informācijas, iepakojuma un pārkraušanas tehnoloģijām, var būt tirdzniecības aprites un preču pārvadājumu racionalizācijas un efektivitātes noteicošais faktors.

3.2 Lai nodrošinātu loģistikas ķēdes pasaules mērogā, modālo sistēmu fiziskām un elektroniskām saiknēm ir jābūt pilnībā integrētām, lai izvēlētos visefektīvāko transporta veidu vai to kombināciju, kā arī lai uzlabotu loģistiku, nosakot tai mērķi "vien-

laikus" sasniegt "trīskāršu" efektivitāti: ekonomiskajā, sociālajā un vides aspektā (tostarp energoefektivitātes aspektā).

3.3 Pārvadājumu plānošana parasti ir laukietilpīga un tai raksturīga vairāku dalībnieku sadarbība. Ieguldījumi transporta infrastruktūrā un loģistikas platformās ir ilgtermiņa ieguldījumi, kas prasa lielus izdevumus ne tikai jūras un iekšzemes navigācijas ostās un lidostās, bet arī "sauszemes ostās" vai kombinētā transporta infrastruktūrās. Tā kā tieši ar šīm platformām saistās visvairāk problēmu, ir jāmeklē steidzami, stabili un ilgtspējīgi risinājumi. Komiteja uzskata, ka vispirms ir optimāli jāizmanto esošās infrastruktūras, un to var panākt ar informācijas un pieredzes apmaiņas palīdzību. Tomēr esošo infrastruktūru efektīva izmantošana un jauno tehnoloģiju izmantošana nebūs pietiekama. Jauni ieguldījumi ir "jāplāno" vidējā un ilgtermiņā.

3.4 Jaunas, ilgākam laikam paredzētas infrastruktūras ir jāveido atbilstoši ilgtermiņa vajadzībām un tikai tad, ja komodalitāti nevar nodrošināt ar esošajām infrastruktūrām. Piemēram, kravas piekabju pārvadāšana pa dzelzceļu var būt alternatīvs risinājums pastāvošā autoceļu tīkla paplašināšanai vai jaunu autoceļu būvei. Attiecīgajā plānošanā ir jāiesaista visi loģistikas ķēdes dalībnieki: Kopienas iestādes, valstu un reģionālās pārvaldes iestādes, ražotāji, izplatītāji un citi kravas nosūtītāji, loģistikas un transporta uzņēmumi, kā arī sociālie partneri. Jādod iespēja iedzīvotājiem piedalīties sākotnējās debatēs un apspriešanās par šiem jautājumiem, un viņu viedoklis ir nopietni jāņem vērā.

3.5 Plānošanas mērķis ir izveidot ilgtermiņa partnerību, kas nodrošina infrastruktūru stabilitāti ilgtermiņā (kā ekonomiskajā, tā arī vides un sociālajā aspektā). Rīcības plānam jāiekļauj Eiropas Telpiskas attīstības perspektīvā un tā mērķis ir sekmēt strukturētākus, saskaņotākus un pastāvīgākus ieguldījumus transporta nozarē saistībā ar ražošanas un komercdarbību, teritoriālpilnošuma un pilsētvides programmām (tostarp, lai novērstu loģistikas platformu "izkliedētību" un sasteigtu pārvietošanu ar augstām izmaksām, atsevišķu maģistrāļu un zonu noslogotību, kā arī to zonu izolētību, kurās trūkst transporta savienojumu, vai arī tie nav pietiekami attīstīti).

3.6 Paredzams, ka iekraušanas vienību jaunie standarti attiecībā uz kravas maksimālo svaru un izmēriem neapšaubāmi atvieglos pārkraušanu. Ņemot vērā to, ka sauszemes pārvadājumos galvenokārt izmanto autoceļus, šie standarti nedrīkst radīt pārslodotību, kuras rezultātā tiek bojātas infrastruktūras un mazināta autotransporta drošība. Minētajiem standartiem ir jāsekmē komodalitāte.

<sup>(6)</sup> Eiropas Komisijas 2001. gadā publicētās Transporta baltās grāmatas vidusposma pārskats "Eiropas dinamisma saglabāšana. Ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā" (COM(2006) 314 galīgā redakcija, 22.6.2006.).

3.7 Sakarā ar 2003. gada priekšlikumu par jaunu intermodālu pārkraušanas vienību Komiteja īsumā norāda, ka divu dažādu vienību kombinēšana no loģistikas viedokļa ir īpaši sarežģīta. Abi šķēršļi kopā (velkoņu izmēri un šīs sistēmas nenoiteiktās izmaksas) jau tagad liek secināt, ka šī sistēma netiks izmantota. Turklāt pret to iebilst iekšzemes ūdeņu navigācijas un autotransporta nozares pārstāvji.

#### 4. Īpašas piezīmes

4.1 Komiteja vēlas saņemt atzinuma pieprasījumu par Komisijas 2010. gadā plānoto progresu ziņojumu par rīcības plānu un iespējamām problēmām, kas radušās tā īstenošanas gaitā.

4.2 Lietiskais internets neapšaubāmi būs viens no līdzekļiem, kā uzlabot transporta loģistikas efektivitāti un klientiem sniegto pakalpojumu kvalitāti. Taču, ņemot vērā “nosaukumu interneta” pieredzi, Komiteja vēlas noskaidrot, kādas kontroles procedūras un instrumenti ir nepieciešami, lai “nosauktu” kravas; vēsturiski ir izveidojies, ka par “nosaukumu interneta” kontroli ir atbildīga ASV Federālā tirdzniecības ministrija. Komiteja uzskata, ka “lietiskais internets”, ņemot vērā tā ekonomisko nozīmi un tirdzniecības galvenokārt starpreģionālo raksturu, ir jāveido uz vairāku iestāžu bāzes (piemēram, reģionālajām vai vietējām iestādēm, kas atbildīgas par nosaukumiem), un tā galīgo kontroli nevajadzētu veikt vienai vienīgai iestādei, kas atrodas ārpus ES robežām. Komiteja atbalsta iespēju nodrošināt Eiropas līmeņa pārvaldību datu bāzu nosaukumu veidošanas un pārvaldības jomā, kā arī tehnisko standartu noteikšanas jomā.

4.2.1 Komiteja pauž gandarījumu par to, ka Komisija iekļāvis loģistikas attīstību atjaunotajā Lisabonas izaugsmes un nodarbinātības stratēģijā. Taču, balstoties uz pieredzi, Komiteja aicina Komisiju nekavējoties novērst kavēšanos jauno tehnoloģiju piemērošanas jomā, jo īpaši *Galileo* programmas ietvaros.

4.3 Komiteja uzskata, ka “lietiskais internets”, ņemot vērā tā ekonomisko nozīmi un tirdzniecības galvenokārt starpreģionālo

raksturu, ir jāveido uz vairāku iestāžu bāzes (piemēram, reģionālajām vai vietējām iestādēm, kas atbildīgas par nosaukumiem), un tā galīgo kontroli nevajadzētu veikt vienai vienīgai iestādei, kas atrodas ārpus ES robežām.

4.4 Ir skaidri jānosaka privātuma un profesionālās dzīves aizsardzības problēmas, kas saistītas ar informācijas līdzekļu diversifikāciju kravas satura noteikšanai, ar informācijas noplūdi kriminālajām aprindām (jāņem vērā arī muitas un apdrošināšanas procedūras), tās uzraudzībai, nosūtītāju, starpnieku un saņēmēju identifikācijai ar mērķi veicināt viedās transporta sistēmas un ar tām saistītās informācijas tehnoloģijas.

4.5 Tas jo īpaši attiecas uz loģistiku e-tirdzniecības nozarē.

4.6 Komiteja atzinīgi vērtē Komisijas apņemšanos “modernizēt” loģistikas nozari, ieviešot nozares darbinieku “definēšanas” un “sertificēšanas” sistēmu, un vēlas, lai šī sistēma sniegtu augstu pievienoto vērtību.

4.7 Komiteja pauž gandarījumu par Komisijas ierosinājumu sadarbībā ar sociālajiem partneriem izstrādāt kvalifikācijas un apmācības kritērijus. Šajā sakarā Komiteja pauž cerību, ka iegūtā kvalifikācija un prasmes tiks tālāk attīstītas ar mūžizglītības palīdzību un ka tajās tiks ņemts vērā progress zinātnes jomā. Ar gandarījumu jāatzīmē, ka Komisija risina jautājumu par šo sertifikātu un prasmju savstarpēju atzīšanu.

4.8 Loģistikas efektivitāti var palielināt, plaši pielietojot jaunās tehnoloģijas, vienkāršojot administratīvās procedūras, apmainoties ar pieredzi, attīstot prasmes, iemaņas un komodalitāti. Tomēr Komiteja vēlas uzsvērt, ka šiem pasākumiem būs pozitīvs rezultāts tikai tad, ja transporta un loģistikas nozarē tiks ievērota Komisijas 2001. gada Baltajā grāmatā noteiktā vairākveidu un kombinēto pārvadājumu līdzsvarotība un “reglamentētā konkurence”, kuras īstenošana saistās ar transporta izmaksu pārskatīšanu, kā arī vairākveidu un kombinēto pārvadājumu konkurences noteikumu saskaņošana ES robežās.

Briselē, 2008. gada 29. maijā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas  
priekšsēdētājs  
Dimitris DIMITRIADIS