

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke sdělení Komise – Akční plán pro logistiku nákladní dopravy

KOM(2007) 607 v konečném znění

(2008/C 224/10)

Dne 18. října 2007 se Evropská komise, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

sdělení Komise – Akční plán pro logistiku nákladní dopravy

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 8. května 2008. Zpravodajem byl pan Retureau.

Na 445. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 28. a 29. května 2008 (jednání dne 29. května), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 99 hlasy pro a 1 člen se zdržel hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Výbor vítá akční plán navržený Komisí a přeje si, aby byl konzultován ohledně průběžné zprávy plánované na rok 2010 ve snaze zjistit stav jeho provádění a případné přetrvávající problémy.

1.2 EHSV souhlasí s tím, že pro intermodální terminály včetně přístavů a letišť je vhodné využít samostatné srovnávání v úzké spolupráci s průmyslem. Vzhledem k různým charakteristikám pozemních terminálů, námořních přístavů, letišť a vnitrozemských přístavů lze při srovnávání provádět důkladné rozlišování, a to díky souboru obecných evropských srovnávacích kritérií umožňujících další specifikaci na místní úrovni.

1.3 Stanovení cen dopravy podle jednotlivých druhů dopravy většinou neodráží jejich skutečný dopad na infrastrukturu, životní prostředí, energetickou účinnost, ani sociální, územní a společenské náklady.

1.4 Nástroje, které budou při tomto srovnávání využity k porovnání a k hodnocení, budou tedy muset porovnat využitelné dopravní řetězce z hlediska jejich trvalé udržitelnosti, a usnadnit tak zavedení vyváženého mechanismu určování cen a vypracovat rovněž regulační systém, který zaručí, že při volbě logistiky budou využity nejúčinnější a trvale nejudržitelnější druhy dopravy, v závislosti na povaze přepravovaného zboží a dostupných druzích dopravy.

1.5 Zvýšená účinnost logistiky dopravy odpovídající potřebám uživatelů a celé společnosti nutně vyžaduje intenzivní rozvoj rychlého zavádění existujících nových špičkových technologií, další výzkum a také stále úsilí v oblasti odborné přípravy a školení zaměstnanců a rovněž zlepšení pracovních podmínek. Současně je třeba optimalizovat využití stávajících infrastruktur, zhodnotit lidské, materiální a finanční prostředky investované do dopravy a do logistiky. Dále je třeba podpořit revalorizaci a zvýšit přitažlivost povolání v této oblasti. Nové investice jsou nicméně nutné k urychlení integrace nových členů a k usnadnění

evropsko-středomořské politiky a evropské politiky sousedství. Před vynaložením investičních nákladů, jejichž amortizace bude velmi dlouhodobá, je nejprve nutné zhodnotit dlouhodobé perspektivy z hlediska vývoje poptávky.

1.6 Je třeba posílit bezpečnost a lépe zajistit cesty, zejména v pohraničních oblastech sousedících s třetími zeměmi.

1.7 Mořské pobřeží EU je nyní delší s přístupem k Baltskému a Černému moři, která jsou propojena velkou dunajskou vodní trasou, již je zapotřebí oživit. Evropa má k dispozici přístavní platformy, jimiž prochází 90 % obchodu se třetími zeměmi a 40 % obchodu mezi zeměmi Unie. Dochází zde k intenzivnímu rozvoji logistických činností. Mnohá zlepšení se však jeví jako nepostradatelná. Je třeba zejména modernizovat příslušná pozemní dopravní spojení se záměrem zvýšit počet druhů dopravy a výrazněji využít intermodální techniky. Je nutné rovněž zlepšit metody a organizaci překládky. Také je třeba usilovat o lepší rovnováhu mezi jednotlivými přístavy a o lepší komplementaritu mezi přístavy a pozemními platformami.

1.8 Výbor podporuje využívání nových technologií, aplikovaný výzkum všech zdokonalitelných stránek jednotlivých druhů dopravy (infrastruktury, materiálu pro dopravu a údržbu, organizace práce a pracovních podmínek atd.), dobrovolný příspěvek k vypracování technických norem a norem pro zpracování zpráv a komunikaci, s cílem usnadnit rozvoj komodality a plynulost dopravy a zlepšit „spojování“ mezi růstem produkce a obchodu na jedné straně a dopravy na druhé straně, které se bude dále rozvíjet. V tomto směru je větší účinnost logistických řetězců otázkou zásadní důležitosti.

1.9 Je třeba pokračovat ve výzkumu zaměřeném na motory a jejich energetickou účinnost, na nefosilní paliva jak pro vozidla k individuální dopravě, tak pro vozidla k přepravě cestujících a pro vozidla k přepravě zboží.

1.10 Logistika městské dopravy vyžaduje nouzová opatření a intenzivnější úsilí, aby se předešlo postupnému potlačení ekonomiky velkých měst a značným ztrátám účinnosti, jež jsou následkem času neproduktivně stráveného v dopravních

zácpách, které způsobují znečištění, jemuž jsou vystaveni obyvatelé i podniky. Globální přístup zohledňující potřeby individuální a hromadné přepravy osob a zboží je v městském prostředí nutný, aby bylo možné lépe rozložit využití dopravní sítě a zvrátit tendenci spočívající v odlivu obyvatel a mnohých aktivit do předměstských oblastí a vzdálených bydlíšť.

1.11 Plán se soustřeďuje na trvalou udržitelnost, energetickou účinnost a intermodalitu a časový harmonogram zdůrazňuje naléhavost provedení této politiky. Návrhy Komise upřednostňují spolupráci a dialog spíše než omezení. Je třeba prokázat funkčnost tohoto přístupu. Jeho úspěch bude záviset na subjektech v odvětví dopravy a na jejich schopnosti přizpůsobit se naléhavě formulovaným požadavkům občanské společnosti.

2. Návrhy Komise

2.1 Úvod

2.1.1 Dne 28. června 2006 Komise zveřejnila sdělení *Logistika nákladní dopravy v Evropě – klíč k udržitelné mobilitě* ⁽¹⁾. Toto sdělení upozorňovalo na úlohu logistiky v úsilí o udržitelnější a čistší dopravu, jež skutečně respektuje životní prostředí. Na sdělení měly navazovat konzultace, které vyústily v evropský akční plán pro logistiku nákladní dopravy ⁽²⁾, jenž byl nakonec zveřejněn dne 18. října 2007.

2.1.2 Komise měla v úmyslu začlenit dimenzi logistiky do dopravní politiky Unie ve snaze usnadnit dopravu v přetrvávajících problematických místech, snížit spotřebu energie, lépe využít komodalitu a multimodalitu infrastruktur a dopravních prostředků, chránit životní prostředí a omezit jeho poškozování a podporovat dlouhodobou odbornou přípravu zaměstnanců.

2.1.3 Výbor byl požádán o stanovisko k tomuto plánu, jenž obsahuje stanovené cíle, časový plán provádění a usiluje o využití nových informačních technologií zaměřených na zvýšení účinnosti logistiky dopravy s ohledem na náklad (individualizované předměty, balíky, kontejnery). Počítá se rovněž se zavedením systému dobrovolné certifikace pro pracovníky v logistice a kvalifikace a školení potřebných k výkonu jejich povolání s cílem usnadnit jejich mobilitu.

2.1.4 Jak Komise zdůraznila již v roce 2006, vzhledem k nedostatku odpovídajících statistických údajů si stěžít lze učinit představu o evropském trhu logistiky. Všeobecně se má za to, že logistika představuje 10 až 15 % nákladů na přepravovaný výrobek.

2.1.5 Komise ve sdělení navrhla vytvoření evropského rámce pro logistiku nákladní dopravy a jednat zejména v určitých oblastech. Akční plán vše upřesňuje a stanovuje termíny provedení v rozmezí let 2008 a 2012. Jde tedy o termíny velmi krátké.

— rozpoznávání a odstraňování problematických míst;

— využití pokročilých informačních a komunikačních technologií – IKT (sledování polohy a pohybu) spolu se systémy Galileo, LRIT (Long-range Identification and Tracking – identifikace a sledování na velké vzdálenosti), RIS (River Information Services – říční informační služby), AIS (Automatic

Identification System – automatický systém zjišťování totožnosti lodí), systémy SafeSeaNet a TAF (Telematic Applications for Freight – telematická aplikace pro nákladní dopravu) a jejich integrovanou logistikou (ERMTS – European Rail Traffic Management System – evropský železniční signalizační a řídicí systém); zavádění „inteligentních“ technologií, jako např. zavedení a standardizace štítků RFID ⁽³⁾;

— univerzální normy pro zpracování zpráv a komunikaci;

— výzkum (sedmý rámcový program);

— interoperabilita a interkonektivita;

— odborná příprava kvalifikovaných pracovníků v oblasti logistiky;

— srovnávání Evropy (benchmarking), je třeba ještě vypracovat ukazatele a metodiku;

— politika infrastruktur; údržba a optimální využití existujících zařízení, možné nové investice, zejména do špičkových technologií;

— kvalitní výkon využitím přiměřeného sociálního dialogu, spolupráce a předpisů;

— podpora a zjednodušení multimodálních řetězců a příslušných norem pro nakládání.

2.1.6 Akční plán zveřejněný v roce 2007 začleňuje dříve plánované akce do programu obsahujícího podrobnější cíle, doplněného o časový plán realizace.

2.1.7 Ve sdělení *Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent* ⁽⁴⁾, zveřejněném v rámci přezkumu Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 ⁽⁵⁾ v polovině období – a zároveň v rámci její aktualizace – Komise zdůrazňovala koncept „inteligentní mobility“, jenž zahrnoval logistiku dopravy a inteligentní dopravní systémy (Intelligent Transport Systems – ITS), a který se znovu objevuje na předním místě v akčním plánu.

2.2 Elektronická podpora nákladní dopravy (e-freight) a inteligentní dopravní systémy (ITS)

2.2.1 Všeobecné využívání dostupných a připravovaných ITS může důkladně zlepšit logistiku nákladní dopravy, nese s sebou však problémy, jež je třeba řešit, např. normalizaci, kompetence uživatelů, regulační či jiné překážky převedení dokumentů do elektronické podoby, zabezpečení údajů a ochranu soukromí.

⁽¹⁾ Viz průzkumné stanovisko k tématu „Identifikace na základě radiové frekvence (RFID)“, (zpravodaj pan Morgan), Úř. věst. C 265, 27.10.2007, s. 66-72, a práce na konferenci v Lisabonu ve dnech 15. a 16. listopadu 2007 (internetové stránky portugalského předsednictví).

⁽⁴⁾ KOM(2006) 314 v konečném znění, 22.6.2006.

⁽⁵⁾ Viz příslušná stanoviska Výboru k bílé knize KOM(2001)370 ze dne 12.9.2001 nazvané „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout a hodnocení v polovině období“ KOM(2006) 314 z 22.6.2006 Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent Přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období.

⁽¹⁾ KOM(2006) 336 v konečném znění.

⁽²⁾ KOM(2007) 607 v konečném znění.

2.2.2 Koncepce „elektronické podpory nákladní dopravy“ v konečném důsledku vede ke vzniku „nákladního internetu“ (náklady: jednotlivé předměty, balíky a balíčky, kontejnery; každou složku lze individualizovat, popsat a označit pasivním či aktivním „informačním štítkem“, který se aktivuje snímačem radiové frekvence – RF). Tento nový nákladní internet umožní automatizovat a zjednodušit přenos údajů o nákladu (zeměpisnou polohu, informace o povaze nákladu a jeho objemu, celní a jiná sdělení). Při realizaci tohoto nového odvětví internetu, založeného na identifikaci předmětů, je třeba využít stávajících systémů.

2.2.3 Komise připravuje na rok 2008 významný výzkumný projekt v oblasti ITS na základě podrobného plánu zavedení ITS a technologií souvisejících s logistikou nákladní dopravy.

2.3 Výhled do budoucna

2.3.1 Rozvojem efektivnosti se plán snaží přispět k řešení problémů, jako jsou přetížení, znečištění a hluk, emise CO₂ a závislost na fosilních palivech. Tyto činnosti musejí být doprovázeny dlouhodobým úsilím vyvíjeným společně s členskými státy, aby byl stanoven společný základ pro investice do budoucích systémů nákladní dopravy.

2.3.2 Evropská komise podá zprávu o pokroku dosaženém v provádění akčního plánu v roce 2010.

3. Obecné připomínky

3.1 Mezi silné faktory rozvoje obchodu patří rozšíření EU, narůstající globalizace obchodu, vzestup nových hospodářsky silných zemí (nejen Číny) či přesun výroby. Objem obchodu narůstá rychleji než výroba. V bílé knize z roku 2001 Komise plánovala „oddělení“ dopravy a růstu. Je naléhavě třeba se k těmto úvahám vrátit a alespoň znovu zavést „spojování“ či „paralelní vazby“. Logistika, spojující jednotlivé druhy a různé subjekty (organizátory dopravních toků, dopravce, uživatele, státní orgány, orgány Společenství, mezinárodní orgány) využívající nové informační technologie, technologie balení a manipulace, může být v rámci přezkumu bílé knihy z roku 2006⁽⁶⁾ určujícím faktorem racionalizace a větší efektivnosti nákladní dopravy.

3.2 Logistické řetězce světového rozměru vyžadují, aby vazby mezi modálními systémy, fyzické i elektronické, byly nakonec zcela integrovány, aby bylo možné využít nejefektivnější druh či

kombinaci druhů, zlepšit logistiku tím, že pro ni bude stanoven požadavek trojí účinnosti: hospodářské, sociální a environmentální (včetně snížení energetických výdajů).

3.3 Plánování dopravy vyžaduje ve většině případů dlouhé termíny a spolupráci mnoha subjektů. Investice do dopravní infrastruktury a logistických platforem jsou skutečně dlouhodobé a velmi vysoké, zejména v případě námořních a vnitrozemských přístavů, letišť, ale také pevninských přístavů či zařízení pro kombinovanou dopravu. Tyto platformy však působí nejvíce problémů a je třeba pro ně nalézt rychlá, spolehlivá a trvalá řešení. Výbor zastává názor, že je třeba především přistoupit k optimalizaci využití existujících infrastruktur, pro něž může být sdílení informací a zkušeností velmi přínosné. Nicméně valorizace existujících zařízení a využití pokročilých technologií nemohou stačit. Střednědobé a dlouhodobé plánování je pro nové investice nutností.

3.4 K budování nových infrastruktur s dlouhou životaschopností by se mělo přistupovat pouze v nutných případech počítačích s velmi dlouhým horizontem, u nichž neexistuje alternativní řešení využitím komodality, např. s jinými existujícími infrastrukturami. Kombinovaná doprava po železnici a silnici může být alternativou k rozšíření existující silniční sítě či k budování nových silnic. Nutné plánování musí zapojit všechny subjekty logistických řetězců: orgány Společenství, orgány státní a regionální veřejné správy, výrobce, distributory a další přepravce či logistické operátory a dopravce, sociální partnery. Dotčené obyvatelstvo musí mít možnost se zapojit do předběžných diskusí a různých konzultací o těchto otázkách a jejich názory musejí být skutečně zohledněny.

3.5 Toto plánování musí vést k vytvoření dlouhodobých partnerství, která umožní zajistit trvale udržitelnou infrastrukturu (ekonomickou, ekologickou a sociální). Musí být v souladu s Perspektivou evropského územního rozvoje a přispět, ke zlepšení struktury investic do dopravy prostřednictvím průmyslových a obchodních činností a programů územního plánování a urbanistiky (zejména zamezit „množení“ logistických platforem, uspěchaným a nákladným přesunům výroby, přetížení některých tras a určitých oblastí na jedné straně, na druhé straně zabránit úpadku a izolaci jiných oblastí, způsobených nedostatkem či podprůměrnou kvalitou určitých dopravních spojení), tyto investice koordinovat a ustálit je.

3.6 Nové normy pro nákladové jednotky jasně musejí stanovením přípustné manipulační hmotnosti a rozměrů vozidel usnadnit případnou překládku. Přesto však, vzhledem k problémům spojeným s téměř výhradním postavením silniční dopravy v pozemní přepravě zboží, by tyto normy neměly vést k přetížení, které by mohlo zhoršit kvalitu infrastruktur a dále snížit bezpečnost silniční dopravy. Normy musejí podporovat komodalitu.

⁽⁶⁾ Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent – Přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období, KOM(2006) 314 v konečném znění, 22. června 2006.

3.7 S ohledem na návrh z roku 2003 týkající se nové dobrovolné intermodální nákladové jednotky Výbor ve stručnosti připomíná, že kombinace dvou nesourodých jednotek znamená velký logistický problém. Tyto dvě překážky společně (pevné rozměry vodičích lišt a nejistota, co se týká odpovědnosti za náklady na tento systém) vedou již teď k obavám, že se tento systém používat nebude.

4. Zvláštní poznámky

4.1 Výbor si velmi přeje, aby byl konzultován ohledně zprávy, kterou Komise vypracuje v roce 2010 o stavu provádění plánu a o možných problémech, na které se při jeho realizaci narazilo.

4.2 Nákladní internet zajisté umožní zlepšit účinnost logistiky dopravy a také služby poskytované klientům. S ohledem na zkušenosti s internetem jmen si Výbor klade otázku, jaké kontrolní postupy a nástroje vytvořit pro „přidělování jmen“. Z historických důvodů je internet jmen umístěn pod nejvyšší kontrolu federálního ministerstva obchodu Spojených států amerických (US Doc). Výbor podporuje variantu evropské správy v oblasti přidělování jmen, řízení databází a určování technických norem.

4.2.1 Výbor oceňuje, že Komise zařazuje rozvoj logistiky do obnovené lisabonské agendy pro růst a zaměstnanost. Vzhledem k předchozím zkušenostem Výbor vyzývá Komisi, aby co nejdříve dohnala zpoždění, ke kterým došlo při realizaci nových technologií, zejména pokud jde o systém Galileo.

4.3 Výbor se domnívá, že v nákladním internetu by vzhledem k jeho hospodářskému významu a převažujícímu intra-regionálnímu charakteru obchodu měl být uplatňován multi-polární přístup (např. regionální či sub-regionální orgány pověřené popisem), a neměl by být umístěn pod nejvyšší kontrolu jediného orgánu, který se navíc nachází mimo EU.

4.4 Je třeba rovněž objasnit problémy ochrany soukromí a důvěrnosti záležitostí, spojené s rozrůzněním informačních nástrojů využívaných k identifikaci obsahu nákladu, zejména s cílem zabránit pronikání informací ke kriminálním subjektům především v třetích zemích (nutno zvážit celní a pojistné otázky), monitorování nákladu a zjištění identity odesílatelů, prostředníků a příjemců v souvislosti s šířením inteligentních dopravních systémů (ITS) a přidružených informačních technologií.

4.5 To platí zejména pro jemnou logistiku spojenou s elektronickým obchodem.

4.6 Výbor oceňuje, že Komise hodlá „modernizovat“ činnost pracovníků v oblasti logistiky pomocí systému „vymezení“ a „certifikace“ operátorů a přeje si, aby tento systém přinášel zřetelnou přidanou hodnotu.

4.7 Výbor rovněž vítá, že Komise navrhuje spolu se sociálními partnery vypracovat požadavky na kvalifikaci a odbornou přípravu. Výbor v tomto kontextu doufá, že se získávání požadovaných kvalifikací a odborných znalostí bude uskutečňovat celoživotně a postupně do nich bude začleňován pokrok dosažený ve znalostech. Vítá také to, že Komise pracuje na vzájemném uznávání dobrovolných certifikátů.

4.8 Ke zlepšení logistické výkonnosti je nutné více využívat nové technologie, zjednodušit správní postupy, vyměňovat si zkušenosti, rozvíjet získávání kvalifikací a odbornou přípravu a využívat komodalitu. Výbor upozorňuje, že plně ocenit kladný dopad pokroku v těchto oblastech bude možné pouze tehdy, když odvětví logistiky dopravy znovu dosáhne rovnováhy intra-modální a intermodální a bude podléhat „regulované konkurenci“, jak doporučovala Komise v bílé knize z roku 2001, což předpokládá relativní revalorizaci cen dopravy a skutečnou harmonizaci podmínek intramodální a intermodální konkurence v EU.

V Bruselu dne 29. května 2008.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS