



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 28.6.2006  
KOM(2006) 336 v konečném znění

**SDĚLENÍ KOMISE  
RADĚ, EVROPSKÉMU PARLAMENTU,  
EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A  
VÝBORU REGIONŮ**

**Logistika nákladní dopravy v Evropě – klíč k udržitelné mobilitě**

SEK(2006) 818}

{SEK(2006) 820}

**SDĚLENÍ KOMISE  
RADĚ, EVROPSKÉMU PARLAMENTU,  
EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A  
VÝBORU REGIONŮ**

**Logistika nákladní dopravy v Evropě – klíč k udržitelné mobilitě**

**1. ÚVOD**

Jak bylo uvedeno ve střednědobém přezkumu Bílé knihy z roku 2001<sup>1</sup>, plní logistika klíčovou úlohu tím, že zajišťuje udržitelnou mobilitu a přispívá k dosažení dalších cílů, jakými je čistší životní prostředí, zabezpečení dodávky energie atd.

Evropská dopravní politika se již po léta vyznačuje liberalizací a harmonizací. To napomohlo tomu, že se evropský dopravní systém postupně dopracoval až do dnešní podoby. Globalizace a pojem rozšířené Evropy vytvářejí nové výzvy. Rychlý růst nákladní dopravy – řízený do značné míry hospodářskými rozhodnutími – přispívá celkovému růstu a zaměstnanosti, ale způsobuje i přetížení dopravy, nehody, hluk, znečištění, zvýšenou závislost na dovozu fosilních paliv a energetické ztráty. Zdroje infrastruktury jsou omezené a jakékoli narušení dodavatelského řetězce (např. v oblasti energetiky) nepříznivě zasáhne hospodářství EU. Nebudou-li přijata vhodná opatření, situace se bude i nadále zhoršovat a sníží se konkurenceschopnost Evropy i životní prostředí, ve kterém žijeme.

Mají-li být tyto problémy překonány, musí být evropský dopravní systém optimalizován s využitím pokročilých logistických řešení. Logistika může zvýšit účinnost jednotlivých druhů dopravy a jejich kombinací. Výsledkem bude, že by méně dopravních jednotek, jako jsou vozidla, vagony a plavidla, mělo přepravit více nákladu. Úměrně tomu se sníží dopad na životní prostředí. Železnice a vnitrozemské vodní cesty musí být modernizovány. Do systému by měla být těsněji integrována i letecká přeprava. Je třeba urychlit příznivý rozvoj pobřežní plavby. Je nutno posílit dálkovou námořní plavbu a její napojení na vnitrozemí.

V případě potřeby je nutno přecházet na druhy dopravy šetrné k životnímu prostředí, zejména u dálkové přepravy, dopravy v městských oblastech a přetížených koridorech. Zároveň musí dojít k optimalizaci veškerých druhů dopravy. Je nezbytné, aby byly všechny druhy dopravy šetrnější k životnímu prostředí a vyznačovaly se vyšší úrovní bezpečnosti i energetické účinnosti. Komodalita, tj. účinné využívání různých druhů dopravy samostatně nebo v jejich vzájemné kombinaci, povede k optimálnímu a udržitelnému zacházení se zdroji.

Má-li být udržena a posilována konkurenceschopnost a prosperita Evropy v souladu s obnovenou lisabonskou strategií zaměřenou na růst a zaměstnanost,<sup>2</sup> neobejde se to bez přijetí logistických opatření. Evropa se potřebuje postavit dopravním výzvám a propracovat své logistické uvažování v dopravní politice. Přístup by měl být zaměřen na trh, měl by zahrnovat sociální a environmentální hlediska a měl by vést k vytvoření všeobecně prospěšné situace. Aby mohlo být těchto cílů dosaženo, zabývá se toto sdělení otázkou, kde by EU mohla

---

<sup>1</sup> Evropa v pohybu – udržitelná mobilita pro náš světadíl, KOM(2006) 314 v konečném znění.

<sup>2</sup> Viz: „Vytváření inovativní Evropy“, zpráva nezávislé skupiny odborníků pro výzkum, vývoj a inovace jmenované po vrcholné schůzce v Hampton Court, leden 2006.

nabídnout přidanou hodnotu, kterou by posílila rozvoj logistiky nákladní dopravy v Evropě i ve světě.

Toto úsilí by mohlo vést k vytvoření rámcové strategie logistiky nákladní dopravy. Po projednání tohoto sdělení Komise plánuje, že v roce 2007 předloží akční plán logistiky nákladní dopravy.

## 2. VYMEZENÍ OBLASTI PŮSOBNOSTI

Doprava představuje nedílnou součást logistického dodavatelského řetězce. Přístup Komise se soustředí na logistiku nákladní dopravy a zahrnuje všechny druhy dopravy. Tento přístup zahrnuje celou škálu oblastí, jako je prostá modální logistika a multimodální logistika, přičemž zdůrazňuje potřebu optimální doplňkovosti druhů dopravy v účinném a plynulém evropském dopravním systému, který může poskytnout uživatelům dopravy nejlepší možné služby.

Vývoj logistiky nákladní dopravy je předně záležitostí obchodní, a je tedy i úkolem pro průmysl. Role orgánů při vytváření vhodných rámcových podmínek je nicméně jasně stanovená a orgány v politické agendě vždy připisují logistice důležité místo. Tento rámcový přístup se soustředí na zlepšování předpokladů, které může Evropa vytvořit pro inovaci logistiky a ponechává interní logistiku společnostem samotným.

Pro účely sdělení platí následující vymezení pojmů:

- „Logistika nákladní dopravy“ zahrnuje plánování, organizaci, správu, řízení a provádění operací nákladní dopravy v dodavatelském řetězci;
- „Komodalita“ znamená účinné využívání různých druhů dopravy provozovaných samostatně nebo v rámci multimodální integrace v evropském dopravním systému za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů;
- „Multimodalita“ znamená přepravu zboží dvěma nebo více druhy dopravy bez ohledu na typ nákladu v rámci jediného dopravního řetězce;
- „Externí logistika“ znamená, že organizace využívá externí poskytovatele logistických služeb, kteří dodávají všechny nebo značné množství svých logistických činností.

## 3. EVROPSKÝ TRH LOGISTIKY

Odvětví logistiky je v celosvětovém měřítku odhadováno na přibližně 5,4 bilionu EUR, resp. 13,8 % celosvětového HDP. To vede k ročním výdajům na logistiku v Evropě stejně jako v severní Americe ve výši kolem 1 bilionu EUR.<sup>3</sup> Konkurence v evropském odvětví logistiky je

---

<sup>3</sup> Estimation of Global and National Logistics Expenditures: 2002 Data Update (Odhad globálních a vnitrostátních výdajů na logistiku: aktualizované údaje 2002), A. Rodrigues, D. Bowersox a R. Calantone (Journal of Business Logistics, svazek 26, č. 2, 2005). Výsledky se zakládají na ekonometrickém výpočetním modelu, který uvažuje 29 proměnných, jež zachycují informace o

značná. To je možno ilustrovat malým množstvím externích dodavatelů logistických služeb v Evropě, kdy jen horních 20 společností má tržní podíl 33 %.<sup>4</sup>

Náklady na logistiku představují v průměru 10-15 % konečných nákladů hotového výrobku. Ty zahrnují náklady na dopravu a skladování.

Globalizace výroby a příslušných dodavatelských řetězců zvyšuje potřebu dopravy. Logistika nabývá na významu nejen v Evropě, ale i v jejích mezinárodních obchodních stycích. Zejména hospodářská soutěž mezi Evropou, USA a Dálným východem začíná být významným faktorem a může mít důsledky na kapacitu uzlových bodů (zejména přístavů a letišť) i infrastruktury. Musí být zajištěna integrace trhu a obchodu prostřednictvím evropské spolupráce s ostatními hlavními logistickými středisky ve světě (např. s USA, Ruskem, Japonskem, Čínou, Indií a Brazílií). Dvoustranná i vícestranná jednání již probíhají na téma přístupu na dopravní trh.

Je těžké udělat si spolehlivý obrázek evropského logistického trhu, protože se v současnosti nedostává příslušných statistických informací.

Uplatňuje se zde několik trendů, z nichž si některé navzájem odporují. Na jedné straně dochází k centralizaci logistických organizací v evropských a regionálních distribučních střediscích, na druhé straně v souvislosti s vytížením evropských silnic dochází k decentralizaci, což umožňuje místním skladům a meziskladům, aby rychle zareagovaly na požadavky zákazníků. Výrazným trendem je rovněž zadávání logistických činností, kdy odesílatelé kupují multifunkční logistické služby od externích dodavatelů služeb (jako jsou externí dodavatelé logistických služeb). V posledních letech tento druh spolupráce mezi odesílateli a poskytovateli služeb začal nabývat dlouhodobější povahy ruku v ruce s vysokou mírou integrace v organizačních strukturách a informatice. Podniky v EU si při optimalizaci svých dodavatelských řetězců začínají rostoucí měrou uvědomovat, že existují konkurenceschopné alternativy k silniční přepravě zboží. Například velcí dopravci poskytují komplexní logistické služby, které integrují více druhů dopravy, neboť tím na poli hospodářské soutěže získávají nákladové výhody.

Jsou i jiné faktory, které ovlivňují logistické volby. Příkladem je ohled k životnímu prostředí (jako spotřeba energie a emise skleníkových plynů), bezpečnosti dodávek energie a místo, ve kterém se daná společnost nachází. Všechny tyto faktory mají významné důsledky, které jdou nad rámec samotné dopravy, například v oblasti investic, zaměstnanosti a využívání půdy.

## **4. K RÁMCI PRO LOGISTIKU NÁKLADNÍ DOPRAVY**

### **4.1. Těsnější propojení logistiky a dopravní politiky**

Sdělení „Evropa v pohybu“ popisuje řadu iniciativ s vlivem na logistiku nákladní dopravy, které Komise přijala mimo jiné v oblasti liberalizace, harmonizace, infrastruktury, normalizace, podpory a výzkumu.

---

zeměpisném regionu, hladině příjmů, velikosti země, ekonomické úrovni a dopravě (silniční, železniční a letecké nákladní dopravě a kontejnerové přístavní dopravě).

<sup>4</sup> Logistics Value Chain (Logistický hodnotový řetězec), L. Ojala, D. Andersson a T. Naula (bude vydáno v Memedovic Olga Global Production Networks, UNIDO).

Jednou z posledních iniciativ je návrh Komise na posílení bezpečnosti dodavatelského řetězce<sup>5</sup>. Tento návrh ilustruje rovnováhu, které je třeba dosáhnout mezi bezpečnostními postupy splňujícími nejnáročnější požadavky a plynulostí obchodu.

Další činnosti v oblasti logistiky nákladní dopravy by měly vést k zavedení logistické perspektivy do dopravní politiky. Logistická hlediska by se měla stát samozřejmou součástí rozhodovacího procesu. Například současné úvahy o silniční kabotáži<sup>6</sup> zahrnou i hledání způsobů, jak dále omezit jízdy naprázdno.

Opravdová doplňkovost druhů dopravy a pokročilá logistická řešení umožňují účinné plánování, řízení, kontrolu a provádění unimodálních a multimodálních dopravních řetězců. Dosažení vysoké úrovně logistiky by též mohlo působit jako katalyzátor pro know-how, dovednosti a pracovní místa v Evropě.

Logistická řešení mohou přispět k rozvoji dopravy v Evropě, který by nebyl doprovázen v takové míře jako doposud jeho vedlejšími škodlivými účinky (emise, nehody a přetížení dopravy). Musí jít ruku v ruce se zvýšenou snahou optimalizovat účinnost každého druhu dopravy. V celém dopravním řetězci je stále více nutno zohledňovat environmentální a bezpečnostní hlediska.

## 4.2. Oblasti činnosti

V únoru 2006 Komise vydala konzultační dokument o intermodální logistice<sup>7</sup>, na jehož základě obdržela přes 100 příspěvků od členských států a zúčastněných stran. V dubnu 2006 Komise za účelem konzultace organizovala seminář, který navštívilo více než 70 účastníků.

Výsledky těchto konzultací jsou projevem značné podpory k vytvoření evropského rámce pro logistiku nákladní dopravy.

### 4.2.1. *Určení problematických míst a jejich řešení*

Je zapotřebí trvalé spolupráce a dialogu mezi průmyslem, jehož úkolem je vývoj logistiky nákladní dopravy, a mezi orgány, jejichž úkolem je vytvořit příslušný rámec pro optimalizaci logistiky.

V současné době neexistuje žádný přehled o konkrétních překážkách (problematických místech), které brání logistice nákladní dopravy v tom, aby se v Evropě rychleji vyvíjela.

Podobně jako v případě úspěšného řešení problému pobřežní plavby je třeba zřídit skupinu kontaktních míst, která by se trvale zabývala určováním a řešením konkrétních problémů logistiky nákladní dopravy. V těchto kontaktních místech by byly zastoupeny členské státy a průmysl (dodavatelé logistických služeb a zákazníci). Kromě řešení problémů by mohly sdílet know-how, poskytovat příklady osvědčených postupů a dát impuls vývoji politiky.

Účast odborných organizací a odborů napomůže úspěchu řízení a zavádění změn v oblasti logistiky.

---

<sup>5</sup> KOM(2006) 79 v konečném znění.

<sup>6</sup> Viz nařízení (EHS) č. 881/92 a

[www.ec.europa.eu/transport/road/consultations/road\\_market\\_en.htm](http://www.ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm).

<sup>7</sup> [www.ec.europa.eu/comm/transport/logistics/consultations/index\\_en.htm](http://www.ec.europa.eu/comm/transport/logistics/consultations/index_en.htm).

#### 4.2.2. Informační a komunikační technologie (IKT)

Sledování a vyhledávání nákladu přepravovaného všemi druhy dopravy je nezbytným předpokladem pro účinnou logistiku. Zavedení satelitního navigačního systému GALILEO bude mít zásadní kladný dopad na tento vývoj. Podobným přínosem bude identifikace a sledování na velké vzdálenosti (Long-range Identification and Tracking, LRIT), říční informační systém (River Information System, RIS) a automatický systém zjišťování totožnosti lodí (Automatic Identification System, AIS). Systém SafeSeaNet by měl přispět k zlepšení logistiky v námořní dopravě. V železniční dopravě by telematická aplikace pro nákladní dopravu (telematic application for freight, TAF) a evropský železniční signalizační a řídicí systém (European Railway Traffic Management System, ERTMS) měly poskytnout aplikace pro integrovanou železniční logistiku.

Měly by být zavedeny inteligentní technologie, které umožní zamezit prodlevám v dodavatelském řetězci z bezpečnostních i jiných důvodů.<sup>8</sup> Jednou takovou technologií je radiofrekvenční identifikace (radio frequency identification, RFID), jejíž trh roste, ale nadále vyžaduje další výzkum a práci v oblasti řízení rádiového spektra, interoperability a normalizace<sup>9</sup>. Zároveň je třeba zohlednit jednotné normy posílání zpráv (např. EDI/EDIFACT) a nové komunikační platformy (např. XML).

Vnitrostátní dopravní orgány rostoucí měrou hledají nová řešení pro zlepšení správy svých vlastních dopravních systémů. Jedním z takových systémů, jehož implementace se blíží, je systém řízení silniční sítě využívající inteligentní dopravní systémy (intelligent transport systems, ITS). Pro zajištění integrity jednotného trhu je důležité, aby vnitrostátní řešení nestály v cestě obchodu, ale doplňovaly se navzájem napříč EU na základě interoperabilních norem.

Společnosti by měly mít snadný přístup k řešením IKT. Uzavřené systémy přinášejí počáteční náklady na technologii i software, čímž se zvyšuje práh pro malé a střední podniky k tomu, aby se plně prosadily na trhu.

Společné normy obecně přijímané výrobci a provozovateli, stejně tak jako synergie mezi různými systémy, jsou klíčem k dosažení vyšší účinnosti logistiky. Veškerý vývoj je třeba nasměrovat na interoperabilitu a společný způsob posílání zpráv mezi účastníky v rámci otevřené architektury. Projekty zařízení a infrastruktury musí počítat od počátku s využitím inteligentních dopravních systémů, aby se předešlo jejich nákladnému doplňování v jejich pozdějším stadiu. I výměně dat mezi různými druhy dopravy je třeba věnovat zvláštní pozornost. Interoperabilita hraje důležitou roli při výměně informací mezi podniky a administrativou, stejně tak jako je zásadně důležitá provázanost logistiky mezi podniky navzájem i mezi podniky a spotřebiteli.

Logistika nákladní dopravy musí být výzkumnou prioritou v rámci sedmého rámcového programu vzhledem k tomu, že moderní technické inovace mohou tomuto odvětví otevřít nové cesty.

---

<sup>8</sup> Viz.: výzkumné aktivity spojené s technologiemi informační společnosti (TIS).

<sup>9</sup> Viz: veřejná konzultace na internetové adrese [www.rfidconsultation.eu](http://www.rfidconsultation.eu).

#### 4.2.3. *Logistická odborná příprava*

Odesilatelé, uživatelé dopravy a provozovatelé připisují zvláštní význam dovednostem, vědomostem a schopnostem pracovníků, kteří pracují v oblasti dopravy a přijímají související logistická rozhodnutí. Univerzity a další instituce v Evropě však v oblasti dopravy a logistiky nabízejí rozmanité možnosti vzdělání a odborné přípravy.

Odborná příprava dnes nás připraví na mobilitu zítřka. Komise uvažuje o podpoře vypracování dobrovolné vzájemně uznatelné certifikace pro logistiku nákladní dopravy. Harmonizovaná certifikace a kroky k propojení institucí odborného vzdělávání by přispěly ke slučitelnosti a kvalitě odborné přípravy po celé Evropě. Držitelé certifikátů by měli výhodu při uvádění svých pracovních sil na trh. Společnosti, které by zaměstnávaly certifikované pracovníky, by měly zajištěné know-how.

Práce na certifikaci a kvalifikaci v oblasti logistiky již byla zahájena v rámci programu Leonardo da Vinci. Kromě toho je možné se opřít i o připravovaný evropský rámec kvalifikací pro celoživotní vzdělávání.

Odborná příprava by se v žádném případě neměla omezit na řídicí pracovníky. Celoživotní vzdělávání a odborná příprava by měly zahrnout všechny vrstvy v odvětví logistiky a tím zlepšit jeho celkovou výkonnost.

#### 4.2.4. *Statistické údaje*

Je třeba sledovat logistickou výkonnost evropského dopravního trhu a provádět srovnání mezi jednotlivými členskými státy i s ostatními světadíly. Je nutno vypracovat statistické i jiné příslušné ukazatele a pomocí nich získat spolehlivý obraz o situaci a jejím vývoji v čase. Komise k tomuto účelu plánuje vypracovat vhodnou metodologii a ukazatele.

#### 4.2.5. *Využití infrastruktury*

Kvalita infrastruktury je klíčem k logistice nákladní dopravy. Plánování infrastruktury v rámci transevropské dopravní sítě (trans-European transport network, TEN-T) a strukturálních fondů zlepšuje komplexní síť infrastruktury, kterou Evropa potřebuje k hospodaření bez vnitřních hranic i k tomu, aby mohla čelit výzvám globalizace.

Budování nové infrastruktury není cílem samo o sobě. Využívání současné infrastruktury je možno optimalizovat zavedením účinných a udržitelných logistických řešení. Sem patří řízení loďstva, řízení infrastruktury železniční a vnitrozemské vodní dopravy, těsnější spolupráce mezi obchodními partnery a mezi správci infrastruktury, plné využívání nákladové kapacity, předcházení zbytečným jízdám naprázdno nebo sdílení zdrojů mezi jednotlivými druhy dopravy a současně též dodržování evropských předpisů o hospodářské soutěži. Pokud se však nedostatek vhodné infrastruktury stane překážkou bránící vývoji logistiky, je nutno zjednat nápravu. EU určila 30 prioritních projektů, které mají být dokončeny do roku 2020<sup>10</sup>. To by mělo být prospěšné pro rozvoj logistiky.

Účinnost překladišť, včetně letišť a námořních přístavů, má pro výkonnost logistiky zásadní důležitost. Tato zařízení by měla využívat moderní technologická řešení, jako je pokročilá informatika, a mít napojení na kvalitní infrastrukturu umožňující komodální řešení. Je velice

---

<sup>10</sup> Rozhodnutí č. 884/2004/ES.

důležité přilákat a zajistit dodatečné soukromé investice, přičemž evropská pravidla k tomu musí poskytnout potřebný právní rámec. Kvalitu výkonů je třeba neustále zlepšovat vhodnými prostředky, včetně spolupráce, sociálního dialogu a právních předpisů.

#### 4.2.6. *Výkonnost služeb*

##### 4.2.6.1. Uznávání kvality

Průmysl využívá řady ukazatelů výkonnosti a měřítek k hodnocení a kontrole kvality svých služeb. Úzce zacílené ukazatele mohou být využity ke kontrole široké škály služeb a výrobních fází. Komise již provedla srovnání různých druhů dopravy<sup>11</sup>. V tom je třeba pokračovat a přitom zavádět srovnávací kritéria pro logistiku nákladní dopravy a s ní spojené služby na evropské úrovni. Vytvoření souboru evropských kritérií by vedlo k dosažení jednotnosti při posuzování logistické výkonnosti. Taková kritéria již hojně využívají odesilatelé v letecké dopravě. I společnosti by podobné ukazatele mohly vyvinout pro své vnitřní účely.

Porovnávání a označování špičkové kvality by mohlo být využito pro pobřežní plavbu i pro námořní dálnice. Zkušenosti při tom získané by bylo možno využít k rozšíření této značky vysoké kvality na logistické řetězce využívající jiné druhy dopravy.

V návaznosti na značku kvality logistických řetězců nebo individuálních služeb by tato činnost též mohla vyústit v širší značku kvality společnosti, která by zahrnovala její celkovou dopravní výkonnost. Tato značka by měla vyžadovat jen jednoduchý administrativní postup a být slučitelná s ostatními stávajícími osvědčeními. Ve vysoce konkurenčním prostředí by znamenala účinný marketingový nástroj. Značka by též mohla brát ohled na životní prostředí a na osvědčené postupy.

##### 4.2.6.2. Síť pro služby železniční nákladní dopravy

Železniční nákladní doprava je málo spolehlivá a účinná, což je mimo jiné způsobeno nedostačující technickou a administrativní interoperabilitou a také tím, že na tratích smíšené dopravy jsou upřednostňovány vlaky osobní přepravy. Je třeba učinit kroky k posílení interoperability a snížit zpoždění způsobená smíšenou dopravou.

Komise zamýšlí navrhnout akční plán na podporu vzniku železniční sítě orientované na nákladní dopravu, která by umožnila vytvoření koridorů zaměřených na nákladní dopravu. Tyto koridory by měly přispět k dosažení výrazně vyšší úrovně spolehlivosti, výkonnosti a konkurenceschopnosti služeb mezinárodní železniční nákladní dopravy.

#### 4.2.7. *Podpora a zjednodušení multimodálních řetězců*

##### 4.2.7.1. Jedno správní místo a „společný evropský námořní prostor“

Logistické toky a zejména multimodální toky může posílit jedno správní místo nebo jedna přepážka, kde jsou všechny úřední (a jiné s nimi spojené) formality vyřizovány koordinovaně, zatímco zákazník využívá pouze pro styk s úřadem jedno kontaktní místo a podává potřebné dokumenty pouze jednou. Také fyzické kontroly by měly být koordinovány a měly by se uskutečnit ve stejnou dobu na tomtéž místě. Návrh Komise o bezpapírovém prostředí pro clo

---

<sup>11</sup> ISL, Brémy, leden 2006.



a obchod<sup>12</sup> je dobrým příkladem rámce pro dosažení požadovaných výsledků a zjednodušení formalit. Tento návrh je nyní třeba přijmout a provést co nejdříve.

To je zejména důležité pro pobřežní plavbu, kde loď plovoucí mezi dvěma členskými státy opouští celní území Společenství při každém vyplutí z přístavu, aby na toto území opět vplula v přístavu určení. V nové Zelené knize o budoucí námořní politice Unie<sup>13</sup> Komise zahájila širší diskusi o „společném evropském námořním prostoru“, kde by trasa lodí i zboží mohla být spolehlivě a bezpečně sledována během celé cesty, čímž by se snížila potřeba individuálních kontrol tohoto obchodu probíhajících čistě v rámci Společenství.

#### 4.2.7.2. Podpora multimodality

Využití různých druhů dopravy v rámci jediného dopravního řetězce představuje moderní koncepci. Vyžaduje především změnu ve způsobu myšlení.

Nedávná studie<sup>14</sup> o způsobech podpory intermodality vycházela z údajů o střediscích na podporu pobřežní plavby<sup>15</sup> a o jejich činnostech. Komise zvážila tento přístup a začala zkoumat způsoby, jak rozvinout stávající síť 21 středisek na podporu pobřežní plavby tak, aby byla zároveň zajištěna podpora multimodálních logistických řešení ve vnitrozemských dopravních řetězcích.

#### 4.2.7.3. Multimodální záruky

Odpovědnosti a záruky v mezinárodní dopravě vyplývají z mezinárodních úmluv, které často poskytují různá pravidla pro různé druhy dopravy. Vznikají tak složité a čtené systémy s následnými frikčními náklady v multimodálních řetězcích.

Odesilatelé nepovažují záruky za hlavní problém zejména, pokud zadávají operace externím dodavatelům logistických služeb, kteří mají záruky na starosti. Dopravní operace využívající více než jeden druh dopravy je běžně možno zajistit pojistným krytím.

EU by se měla podílet na vytváření multimodální regulační struktury na globální úrovni. Souběžně s tímto úsilím je třeba určit přidanou hodnotu celoevropského řešení záruk, která by nejlépe vyhovovala evropským potřebám.

Roztříštěná povaha systému záruk by měla být překonána použitím komplexního přepravního dokladu, který by pokrýval a zjednodušoval dopravu nákladu „od dveří ke dveřím“ jako celek (např. multimodální přepravní listy nebo nákladní listy). V návaznosti na komplexní řešení záruk pro Evropu by se Komise též mohla zaměřit na přidanou hodnotu normalizace přepravního dokladu pro multimodální přepravní operace.

---

<sup>12</sup> KOM(2005) 609 v konečném znění.

<sup>13</sup> KOM(2006) 275 v konečném znění

<sup>14</sup> Integrated Services in the Intermodal Chain (Integrované služby v intermodálním řetězci) (ISIC), ECORYS, listopad 2005.

<sup>15</sup> Viz: [www.shortsea.info](http://www.shortsea.info).

#### 4.2.8. Normy pro nakládání

Komise se chopila iniciativy a navrhla jednotné evropské normy pro intermodální nákladové jednotky pro dopravu v rámci EU<sup>16</sup>.

Návrh vyplývá ze současného množství rozdílných konfigurací těchto jednotek, které způsobuje frikční náklady a zpoždění při manipulačních operacích mezi různými druhy dopravy. Navíc nejsou obecně výměnné nástavby vždy stohovatelné a standardní kontejnery ne vždy plně využívají rozměry povolené v evropské silniční dopravě. Evropský průmysl potřebuje lepší systém nákladových jednotek ke snížení přepravních nákladů a ke zvýšení konkurenceschopnosti v dopravě v rámci Evropy.

Komise zváží vhodné cesty pro dosažení pokroku u evropských norem v této oblasti. Mohlo by též být vhodné prošetřit slučitelnost jednotek používaných v letecké dopravě a dalších druzích dopravy.

Pravidla o rozměrech vozidel a nákladových jednotkách by měla odpovídat potřebám moderní logistiky a udržitelné mobility.

## 5. CESTA VPŘED

Má-li Evropa udržet a dále zlepšovat své postavení v logistice na světovém trhu, bude k tomu potřebovat velmi kvalitní řešení. Kdyby se Evropa stala centrem logistiky špičkové kvality a měla zavedena příslušná opatření a pobídky, napomohla by své hospodářské, sociální a environmentální udržitelnosti i zmírnění negativních trendů, jako je přemísťování podnikatelských činností a pracovních příležitostí mimo Evropu. Komodalita a vysoká účinnost dopravního systému jsou rovněž pro Evropu nevyhnutelné, má-li Evropa zvládat rostoucí toky zboží, které jsou dopravovány každý den na našich komunikacích a vodních cestách.

Komise předkládá soubor myšlenek, které by mohly být dále rozpracovány do strategického rámce. Bere přitom v úvahu pohledy evropských orgánů, účastníků i všech dalších zúčastněných stran ohledně proveditelnosti a přidané hodnoty vzniklé vypracováním komplexní strategie EU pro logistiku nákladní dopravy, jakož i ohledně začlenění výše uvedených a dalších oblastí činností do této strategie.

Toto sdělení i následné konzultace povedou k vytvoření akčního plánu pro logistiku nákladní dopravy v roce 2007. Uvedený plán vytýčí cestu modernímu logistickému vývoji v Evropě a může být případně doplněn o další návrhy.

---

<sup>16</sup> KOM(2003) 155 v konečném znění, ve znění KOM(2004) 361 v konečném znění.