



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

V Bruseli 18.10.2007
KOM(2007) 607 v konečnom znení

OZNÁMENIE KOMISIE

Akčný plán pre logistiku nákladnej dopravy

{SEK(2007) 1320}

{SEK(2007) 1321}

OZNÁMENIE KOMISIE

Akčný plán pre logistiku nákladnej dopravy

1. ÚVOD

V strednodobom preskúmaní bielej knihy z roku 2001¹ sa zdôrazňuje kľúčová úloha logistiky, pokiaľ ide o zabezpečovanie udržateľnej a konkurencieschopnej mobility v Európe a jej príspevok k splneniu ostatných cieľov, ako sú čistejšie životné prostredie, bezpečnosť dodávok energie, bezpečnosť a spoľahlivosť dopravy.

Logistika nákladnej dopravy sa zameriava na plánovanie, organizáciu, riadenie, kontrolu a vykonávanie operácií nákladnej dopravy v dodávateľskom reťazci. Je jedným z hnacích faktorov európskej konkurencieschopnosti, a tak hlavným prispievateľom k obnovenej Lisabonskej agende pre rast a zamestnanosť. Výrobné a distribučné siete, aby mohli organizovať prepravu surovín a konečných výrobkov v rámci EÚ a mimo nej, závisia od vysokokvalitných a účinných logistických reťazcov. Je to predovšetkým činnosť spojená s podnikaním a úloha pre priemysel. Napriek tomu úrady musia zohrávať jasnú úlohu pri vytváraní vhodných rámcových podmienok.

Odvetvie logistiky v Európe dosahuje podľa odhadov takmer 14 %-ný podiel na HDP. V posledných rokoch zaznamenalo odvetvie logistiky miery rastu nad priemernou úrovňou európskych hospodárstiev. Napríklad obchod v rámci EÚ a mimo nej sa od roku 1999 hodnotovo zvýšil o 55 %. Tento rast bol spôsobený integráciou, liberalizáciou a pomerne nízkymi nákladmi nákladnej dopravy v Európe, ktoré viedli k zmenám výrobných a obchodných modelov v EÚ a na celom svete. Jedným z dôsledkov rastu je, že nárast kontajnerovej dopravy a dopravy na nákladných lodiach vedie k vysokému preťaženiu niektorých námorných prístavov a spojení medzi prístavmi a vnútrozemím.

V Európe sú viaceré logistické spoločnosti, ktoré sú celosvetovými lídrami. Dobre fungujúci európsky rámec pre logistiku môže vytvoriť základňu na prediskutovanie otázok spojených s logistikou s ostatnými obchodnými partnermi.

Politika logistiky sa musí sledovať na všetkých úrovniach riadenia. Existuje rastúca potreba harmonizovaného prístupu EÚ k logistickým záležitostiam, ktorý ponúka príležitosť pre posilnenú spoluprácu a koordináciu medzi rôznymi rozmermi dopravnej politiky a musí sa stať východiskovým faktorom pri rozhodovaní.

Tento akčný plán pre logistiku nákladnej dopravy je jedným zo súborov politických iniciatív, ktoré spoločne spustila Európska komisia s cieľom zlepšiť efektívnosť a udržateľnosť nákladnej dopravy v Európe². Predstavuje množstvo krátko- a strednodobých činností, ktoré Európe pomôžu riešiť jej súčasné a budúce problémy

¹ KOM(2006) 314.

² Program EÚ v oblasti nákladnej dopravy, KOM(2007) 606.

a zabezpečiť konkurencieschopný a udržateľný systém nákladnej dopravy v Európe. Vonkajší rozmer všetkých týchto činností bude treba zvážiť vzhľadom na efektívnu integráciu tretích krajín a najmä susedných krajín do logistického reťazca.

1.1. Doterajší postup

Európska komisia vydala Oznámenie o logistike prepravy nákladov v Európe³ v júni 2006.

Oznámenie a v ňom navrhnuté oblasti činností podporila Rada v zložení pre dopravu v decembri 2006⁴. Európsky parlament vyjadril pozitívne stanovisko v septembri 2007⁵. Európsky hospodársky a sociálny výbor všeobecne uvítal prístup, ktorý Komisia prijala⁶.

Hlavné body uvedené v tomto akčnom pláne vychádzajú z rozsiahlych konzultácií so zainteresovanými subjektmi.

2. ČINNOSTI

2.1. e-Freight a inteligentné dopravné systémy (IDS)

Vyspelé informačné a komunikačné technológie (IKT) môžu veľkou mierou prispieť k vzájomnej súčinnosti prostredníctvom zlepšenia infraštruktúry, riadenia premávky a flotily, uľahčenia lepšieho sledovania a stopovania tovaru v dopravných sieťach a lepších spojení a správ. Je však potrebné odstrániť množstvo prekážok spojených s rozšíreným a jednoduchším využívaním IKT v nákladnej logistike, vrátane nedostatočnej štandardizácie výmeny príslušných informácií a rôznych možností účastníkov trhu týkajúcich sa využívania IKT. Používaniu IKT môžu brániť aj právne požiadavky. Okrem toho, musia sa vziať do úvahy aj otázky spojené s bezpečnosťou a dôvernosťou údajov.

V koncepcii e-Freight sa naznačuje predstava bezpapierového, elektronického toku informácií, ktoré spájajú fyzický tok tovaru s bezpapierovou stopou vytvorenou prostredníctvom IKT. To zahŕňa schopnosť sledovať a vystopovať náklad počas jeho cesty rôznymi spôsobmi dopravy a automatizovať výmenu údajov spojených s obsahom na regulačné a obchodné účely. To sa stane praktickejším a dostupnejším pomocou vznikajúcich technológií, ako sú rádiový frekvenčná identifikácia (RFID)⁷ a používanie satelitného lokalizačného systému Galileo. Náklad by mal byť identifikovateľný a lokalizovateľný bez ohľadu na spôsob, ktorým sa prepravuje. Nevyhnutnou podmienkou jeho vzniku je vytvorenie štandardných prepojení v rámci rôznych spôsobov dopravy a zabezpečenie interoperability medzi spôsobmi dopravy.

Koncepcia e-Freight by v budúcnosti mohla viesť k vytvoreniu „**internetu pre nákladnú dopravu**“, kde by boli informácie bezpečným spôsobom dostupné on-line,

³ KOM(2006) 336.

⁴ 12. december 2006.

⁵ P6_TA(2007) 0375.

⁶ TEN/262.

⁷ KOM(2007) 96, v konečnom znení.

ako dnes v prípade „internetu pre ľudí“. Jednou z jeho charakteristík je možnosť prezerať a porovnávať informácie o službách, ktoré poskytujú prevádzkovatelia nákladnej dopravy, on-line. Ďalšia sa týka administratívneho zjednodušenia. Skúsenosti dokazujú, že informačné systémy pre administratívne údaje sa môžu používať na komunikáciu medzi podnikmi.

Implementácia systému pre námornú výmenu informácií z lode na pobrežie, z pobrežia na loď a medzi všetkými zainteresovanými subjektmi, pri použití služieb, ako sú SafeSeaNet, LRIT (diaľková identifikácia a sledovanie) a AIS (automatický identifikačný systém), uľahčí bezpečnejšie a vhodnejšie navigačné a logistické operácie, čím sa zlepši integrácia námornej dopravy s ostatnými spôsobmi dopravy („e-maritime“).

Spustenie systémov, ako sú RIS (riečne informačné služby), ERTMS (európsky systém železničnej signalizácie), TAF (telematické aplikácie pre nákladnú železničnú dopravu) a VTMS (riadiace a informačné systémy premávky plavidiel) svedčí o pokroku dosiahnutom pri ostatných spôsoboch dopravy. Avšak v cestnej doprave je zavádzanie inteligentných dopravných systémov (IDS) v oblasti pomoci pri lepšom riadení infraštruktúry a dopravných operácií pomalé. Zosúladenie zavedenia stratégie pre IDS, do ktorého sa začlenia osobitné požiadavky týkajúce sa cestnej dopravy, ako sú navigačné systémy, digitálne tachografy a systémy na výber mýta, by mohlo výrazne prispieť k podstatnej zmene logistického reťazca.

Komisia preto pripravuje dôležitú iniciatívu týkajúcu sa IDS na rok 2008, na základe ktorej sa vytvorí podrobný harmonogram pre vývoj a zavedenie IDS v Európe, ktorý sa bude zaoberať aj základnými technologickými aplikáciami príslušnými pre nákladnú logistiku.

e-Freight

Vypracovať spolu so zainteresovanými subjektmi harmonogram implementácie systému e-Freight rozšírením koncepcie „Internet pre nákladnú dopravu“ a identifikáciou problémových oblastí, v ktorých je potrebná činnosť EÚ, ako je štandardizácia.

Konečný termín: Identifikácia oblastí činností do roku 2009.

Vypracovať štandardy pre toky informácií s cieľom zabezpečiť integráciu a interoperabilitu spôsobov dopravy na úrovni údajov a zabezpečiť otvorenú, veľkú dátovú architektúru, najmä pre toky údajov od úradov k podniku a medzi úradmi navzájom.

Konečný termín: 2010.

Zveriť prácu týkajúcu sa súboru štandardizovaných údajov s cieľom opísať náklad vrátane regulačných požiadaviek (pričom sa zohľadnia súčasné požiadavky týkajúce sa nebezpečného tovaru, živých zvierat atď.) a technológií, ako je RFID.

Konečný termín: 2009.

Vypracovať návrh „e-maritime“.

Konečný termín: 2009.

V súvislosti s akčným plánom v oblasti IDS:

Vytvoriť rámec na rozvoj aplikácií IDS, ktorý sa zameriava aj na logistiku nákladnej dopravy vrátane monitorovania, sledovania a stopovania prepravy nebezpečného tovaru a živých zvierat a digitálnych máp.

Konečný termín: 2009.

Vytvoriť regulačný rámec štandardizácie funkčných špecifikácií pre jednotné rozhranie (palubná jednotka) na poskytovanie a výmenu informácií medzi podnikmi a úradmi a medzi podnikmi navzájom.

Konečný termín: 2010.

Urýchliť prácu spojenú s interoperabilitou elektronických cestných mýtnych systémov⁸ a začleniť potrebné prvky do jednotného rozhrania.

Konečný termín: 2008.

2.2. Udržateľná kvalita a efektívnosť

2.2.1. Stále odstraňovanie nedostatkov

V roku 2006 boli zainteresované subjekty vyzvané, aby identifikovali prevádzkové, infraštruktúrne a administratívne nedostatky, pričom sa zistilo takmer 500 rôznych nedostatkov. Tento zoznam po prvýkrát poskytuje celkový obraz osobitných prekážok, ktoré prekážajú logistike nákladnej dopravy v Európe. Zástupcovia odvetvia a verejných orgánov sa dobrovoľne podujali vystupovať ako ústredné body pre subjekty z odvetvia logistiky a pomôcť pri analýze a návrhu riešení nahlásených nedostatkov.

Pokračovať v odstraňovaní nedostatkov v oblasti logistiky nákladnej dopravy a urýchliť prácu zameranú na nájdenie praktických riešení nedostatkov, kde je to možné, pričom sa vezmú do úvahy potrebné právne opatrenia.

Konečný termín: Nepretržite. Prvé výsledky do roku 2008.

2.2.2. Zamestnanci a vzdelávanie v oblasti logistiky nákladnej dopravy

V mnohých oblastiach logistiky nákladnej dopravy je nedostatok kvalifikovaných zamestnancov. EÚ preto v úzkej spolupráci so sociálnymi partnermi preskúma opatrenia na zvýšenie atraktívnosti profesií v logistike a na podporu cezhraničnej mobility pracovníkov. V tomto kontexte by nástroje kohéznej politiky (Európsky sociálny fond a Fond rozvoja vidieka) pomôcť pri odstraňovaní tohto nedostatku cieľenými intervenciami zameranými na vzdelávanie (činnosti a infraštruktúra).

⁸ Smernica 2004/52/ES.

V súčasnosti sa vzdelávanie, ktoré zabezpečujú univerzity a iné inštitúcie, v Európe veľmi líši. Je treba vynaložiť úsilie na zameranie a zvýšenie kvalifikácie zamestnancov v logistike, najmä posilnením kvalifikácie v oblasti dopravy, a podporiť celoživotné vzdelávanie. Dobrovoľné Európske osvedčenie pre logistikov nákladnej dopravy by pozitívnym spôsobom prispelo k zhodnosti a kvalite vzdelávania v Európe. Mohlo by byť okrem toho zamerané na všetky vzdelanostné úrovne, ak je potrebné rozlišovať požiadavky osobitného sektoru alebo navrhnúť základné osvedčenie pre dodatočné osobitné sektorové vzdelávanie samotným odvetvím. Vzájomne uznávateľné osvedčenie v oblasti logistiky nákladnej dopravy a súvisiacich oblastiach (napr. skladovanie) môže uľahčiť mobilitu. Mali by sa pri tom zohľadniť existujúce vzdelávacie štandardy.

Komisia bude spolu s európskymi sociálnymi partnermi a ostatnými príslušnými zainteresovanými subjektmi pracovať na návrhu zoznamu minimálnych požiadaviek na kvalifikáciu a vzdelávanie na rôznych úrovniach špecializácie, ktoré sa majú začleniť do rámca, ktorý môže zaručiť vzájomné uznávanie osvedčení o vzdelaní.

Konečný termín: 2009.

Komisia vstúpi do dialógu s európskymi sociálnymi partnermi s cieľom nájsť spôsoby, ako zvýšiť príťažlivosť zamestnania sa v oblasti dopravnej logistiky a preskúmať príležitosti s cieľom poukázať na možnosti uplatnenia intervencií kohéznej politiky EÚ na vzdelávanie v oblasti logistiky.

Konečný termín: začiatok v roku 2008, následne na nepretržitom základe.

2.2.3. *Zlepšenie výkonnosti*

Ukazovatele výkonnosti logistických reťazcov nákladnej dopravy sú užitočné nástroje na podnecovanie kvality služieb. Môžu sa použiť aj na meranie environmentálneho a sociálneho vplyvu. Ukazovatele už existujú pre kombinovanú železničnú dopravu, leteckú dopravu a námornú príbrežnú dopravu. Doteraz však neexistujú spoločné ukazovatele výkonnosti pre všetky spôsoby dopravy alebo pre logistiku nákladnej dopravy.

V konzultácii so zainteresovanými subjektmi navrhnúť základný súbor všeobecných ukazovateľov, ktoré by slúžili na účel merania a zaznamenávania výkonnosti (napr. udržateľnosť, efektívnosť atď.) logistického reťazca nákladnej dopravy s cieľom podnietiť prechod na efektívnejšie a čistejšie formy dopravy a celkovo zlepšiť výkonnosť logistiky⁹. Komisia následne zváži ich začlenenie do kódexu osvedčených postupov alebo odporúčania.

Konečný termín: do konca roku 2009.

⁹

Rozhodnutie 1600/2002/ES.

2.2.4. Hodnotenie intermodálnych terminálov

Efektívnosť intermodálnych terminálov vrátane prístavov a letísk je rozhodujúca pre výkonnosť logistiky. Zaslúžia si osobitné úsilie vynaložené na navrhnutie kritérií, pričom sa vezme inšpirácia z iniciatívy na podporu uvedených ukazovateľov výkonnosti. Mal by sa navrhnúť súbor všeobecných európskych kritérií (statických i dynamických), ktorý umožní ďalšiu špecifikáciu na miestnej úrovni. Kritériá by sa mali stanoviť v úzkej spolupráci s odvetvím a mali by sa vhodným spôsobom rozšíriť.

V dôsledku rozdielnych charakteristík by sa mala zväziť výrazná diferenciácia medzi pozemnými terminálmi, námornými prístavmi, letiskami a vnútrozemskými prístavmi.

Spolu s odvetvím vypracovať súbor všeobecných (dynamických a statických) kritérií pre terminály, pričom sa začne multimodálnymi vnútrozemskými terminálmi, a začleniť ich do kódexu osvedčených postupov alebo odporúčania a rozšíriť informácie o nich.

Konečný termín: 2010.

2.2.5. Presadzovanie osvedčených postupov

Multimodálna nákladná doprava sa stále pomerne málo využíva. To môže byť spôsobené nedostatkom informácií o výhodách alternatívnych spôsobov, spojení medzi spôsobmi dopravy alebo dodatočných nákladov na prekládku. Tieto problémy možno riešiť prostredníctvom rozsiahlej iniciatívy zameranej na zdieľanie osvedčených postupov a poskytovanie praktickej pomoci, pričom sa využijú siete logistických spoločností a rozšíri sa rozsah pôsobnosti stredísk na podporu námornej príbrežnej dopravy na logistiku vnútrozemskej dopravy.

Rozšírenie úlohy stredísk na podporu námornej príbrežnej dopravy a ich európskej siete na logistiku vnútrozemskej dopravy.

Konečný termín: Nepretržite.

Vytvorenie siete medzi logistickými organizáciami a podpora iniciatív odvetvia týkajúcich sa výmeny skúseností a rozširovania osvedčených postupov.

Konečný termín: 2010.

2.2.6. Štatistické údaje

K dispozícii je značné množstvo štatistických informácií. Neposkytujú však spoľahlivý obraz o logistickom trhu v Európe. Musia sa navrhnúť náležité ukazovatele a prostriedky merania s cieľom posúdiť stav a vývoj v čase. Administratívna záťaž kladená na členské štáty alebo podniky sa musí zároveň udržať na minimálnej úrovni.

Komisia spolu so zainteresovanými subjektmi preskúma dostupnosť údajov o logistike nákladnej dopravy a stanoví požiadavky na údaje o logistike

nákladnej dopravy týkajúce sa rôznych spôsobov dopravy a posúdi zlepšenia týkajúce sa zberu štatistických informácií.

Konečný termín: 2009.

2.3. Zjednodušenie dopravných reťazcov

2.3.1. Zjednodušenie administratívnej zhody

Odvetvie logistiky musí spĺňať regulačné požiadavky vyplývajúce z administratívnych dôvodov.

Zjednodušenie a decentralizácia výmen informácií o náklade môže výrazne znížiť náklady spojené s regulačnými požiadavkami, najmä pri využití informačných a komunikačných technológií. Právne predpisy, ktorými sa riadi colné odbavenie, už okrem iného umožňujú, aby bol tovar, ktorý nepochádza zo Spoločenstva, prepustený do obehu v prístave alebo umiestnený do tranzitného režimu za účelom vybavenia v colnom úrade v mieste určenia.

Práca by mala vychádzať z iniciatív prijatých na základe návrhu rozhodnutia Komisie o colnom a obchodnom prostredí bez dokumentov v papierovej forme¹⁰. Tento návrh obsahuje rámec pre informácie poskytované hospodárskymi subjektmi, ktoré sa majú predkladať iba raz („jednotné okno“) a pre tovar, ktorý majú kontrolovať iba tieto orgány v rovnakom čase a na tom istom mieste („stredisko poskytovania administratívnych služieb“).

Komisia bude pracovať na „európskom námornom dopravnom priestore bez bariér“, kde by sa mohol spoľahlivo a bezpečne sledovať lodný denník i tovar, čím by sa znížila potreba jednotlivých kontrol pri dopravných operáciách medzi prístavmi Spoločenstva. To by prispelo k tomu, aby mohla námorná príbrežná doprava v plnom rozsahu využívať výhody vnútorného trhu.

Vytvoriť jednotné okno (jednotný prístupový bod) a stredisko poskytovania administratívnych služieb pre administratívne postupy pri všetkých spôsoboch dopravy.

Konečný termín: prevádzkyschopné do roku 2012.

Vypracovať legislatívny návrh o zjednodušení a uľahčení námornej príbrežnej dopravy smerom k vytvoreniu námorného dopravného priestoru bez bariér.

Konečný termín: 2008

2.3.2. Jednotný dopravný dokument

Dopravný dokument sa v súčasnosti požaduje s cieľom sledovať prepravu tovaru¹¹. Takéto dopravné dokumenty sú zvyčajne špecifické pre rôzne spôsoby dopravy. Multimodálne dopravné dokumenty existujú, nepoužívajú sa však vo veľkom

¹⁰ KOM(2005) 609.

¹¹ Nariadenie č. 11/60 a smernica 92/106/ES.

rozsahu v elektronickom formáte. Komisia bude preto pracovať na vytvorení jednotného európskeho dopravného dokumentu, ktorý sa môže používať pri všetkých spôsoboch dopravy, čím sa uľahčí multimodálna nákladná doprava a posilní rámec, ktorý ponúkajú multimodálne nákladné listy alebo multimodálne konosamenty. Vezme do úvahy možnosť nepovinného zavedenia tohto dokumentu a jeho predkladania v elektronickej forme.

Komisia na základe konzultácie so zainteresovanými subjektmi preskúma podrobnosti a pridanú hodnotu vytvorenia jednotného dopravného dokumentu pre každú prepravu tovaru, bez ohľadu na spôsob. Komisia následne zväží vypracovanie vhodného legislatívneho návrhu.

Konečný termín: 2009.

2.3.3. *Zodpovednosť*

Multimodálna doprava znáša náklady na transakcie v dôsledku neexistencie jednotného režimu zodpovednosti pre všetky spôsoby dopravy. Práca na vytvorení multimodálnej regulačnej štruktúry v oblasti zodpovednosti sa vykonáva na globálnej úrovni (UNCITRAL), v dôsledku nedostatočne rýchleho pokroku však Komisia začne skúmať iné možnosti pre Európu:

- (1) Mohol by sa navrhnuť právny predpis so štandardnou klauzulou týkajúcou sa zodpovednosti pre všetky dopravné operácie. Mohla by to byť klauzula so spätnou účinnosťou, čo znamená, že ak sa zmluvné strany v prepravnej zmluve nedohodnú inak, automaticky by sa uplatňovala táto štandardná klauzula. Zmluvné strany by ju mohli taktiež výslovne uviesť v prepravnej zmluve.
- (2) Medzery medzi existujúcimi medzinárodnými režimami zodpovednosti by sa mohli odstrániť tak, aby sa zabezpečilo pokrytie tých strán logistického reťazca, ktoré v súčasnosti spadajú do režimov zodpovednosti založených na spôsoboch dopravy.

Posúdiť potrebu zavedenia štandardnej klauzuly (so spätnou účinnosťou) týkajúcej sa zodpovednosti v rámci EÚ.

Konečný termín: konzultácie do roku 2008, možný návrh v roku 2009.

Posúdiť potrebu právneho nástroja, ktorý umožní úplné pokrytie existujúcich medzinárodných režimov zodpovednosti pre jednotlivé spôsoby dopravy v celom multimodálnom logistickom reťazci.

Konečný termín: konzultácie do roku 2009, možný návrh v roku 2010.

2.3.4. *Bezpečnosť*

Bezpečnosť je spojená s ochranou a prevenciou trestnej činnosti, organizovaného zločinu a nezákonným úmyselným konaniam, ako je terorizmus. Bezpečnosť sa vo väčšej miere stala podstatnou časťou kvality logistiky a konkurencieschopného výkonu. Pokiaľ ide o bezpečnosť dodávateľského reťazca zahraničného obchodu,

zrevidoval sa Colný kódex¹² a zaviedol sa pojem oprávneného hospodárskeho subjektu, pričom sa stanovili aj minimálne požiadavky na bezpečnosť a spoľahlivosť, ktoré sa budú uplatňovať od roku 2008.

Musí sa nastoliť rovnováha medzi bezpečnostnými postupmi, ktoré spĺňajú najvyššie požiadavky a voľným tokom obchodu. Napríklad pred prijatím rozhodnutí treba opatrne zvážiť celkovú pridanú hodnotu a účinok úplnej kontroly 100 % kontajnerov v rámci obchodných tokov. S cieľom zabrániť oneskoreniam sa môžu použiť vyspelé technológie. Na minimalizáciu vplyvu požiadavky bezpečnosti na obchodné toky sa môže použiť štandardizácia a osvedčené postupy.

Preskúmanie právnych predpisov v oblasti námornej bezpečnosti a bezpečnosti prístavov poskytne príležitosť na posúdenie požiadaviek v oblasti prístupu do prístavov a preskúmanie návrhu európskeho modelu viacúčelových prístupových kariet.

Začať vypracovávať európske štandardy v súlade s existujúcimi právnymi predpismi, medzinárodnými dohovormi a medzinárodnými štandardmi s cieľom uľahčiť bezpečnú integráciu spôsobov dopravy v logistickom reťazi.

Konečný termín: 2008

V rámci prípravy usmernení a minimálnych štandardov pre záležitosti týkajúce sa námornej bezpečnosti a bezpečnosti prístavov zjednodušiť požiadavky týkajúce sa vstupu do prístavov.

Konečný termín: 2008.

2.4. Rozmery vozidiel a normy nakladania

Hoci sa v európskych právnych predpisoch¹³ stanovujú celkové obmedzenia týkajúce sa rozmerov vozidiel a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave a rozmerov vo vnútroštátnej doprave, členské štáty majú určitú manévrovaciu schopnosť. To vytvára nesúlad pre prevádzkovateľov a sťažuje to ich presadzovanie. Technologický vývoj a zmenené dopravné požiadavky zároveň spochybnili súčasné maximálne limity. Keďže teda môže existovať príležitosť na preskúmanie súčasných európskych právnych predpisov, je potrebné zvážiť vplyv akejkolvek zmeny súčasných limitov na cestnú bezpečnosť, energetickú efektívnosť, emisie CO₂, škodlivé emisie, cestnú infraštruktúru a intermodálne dopravné operácie, vrátane kombinovanej dopravy. Mala by sa taktiež posúdiť možná potreba prísnejších kritérií pre vozidlá, ich vybavenie a vodičov a obmedzení týkajúcich sa výberu trasy.

S cieľom uľahčiť prekládku medzi jednotlivými spôsobmi dopravy a zohľadniť technologický vývoj by sa mal zmeniť a doplniť návrh smernice o intermodálnych nakladacích jednotkách¹⁴ tak, aby sa zvýšila konkurencieschopnosť intermodálnej nákladnej dopravy. Cieľom návrhu je znížiť náklady na transakcie pri manipulačných

¹² Nariadenie (ES) č. 648/2005.

¹³ Smernica 96/53/ES.

¹⁴ KOM(2003) 155, v konečnom znení.

operáciách medzi spôsobmi dopravy zavedením noriem pre určité manipulačné charakteristiky intermodálnych nakladacích jednotiek a zlepšiť bezpečnosť dopravy zavedením periodických prehliadok všetkých jednotiek. Normalizačné orgány EÚ sa poveria stanovením nových noriem pre nakladacie jednotky, ktoré sa môžu používať pri všetkých spôsoboch dopravy.

Preskúmať možnosti zmeny obmedzení týkajúcich sa hmotnosti a rozmerov vozidiel a zvážiť pridanú hodnotu aktualizácie smernice 96/53/ES.

Konečný termín: 2008.

Aktualizovať návrh intermodálnych nakladacích jednotiek z roku 2003 v súlade s technickým pokrokom.

Konečný termín: 2007.

Navrhnuť mandát na štandardizáciu optimálnej európskej intermodálnej nakladacej jednotky, ktorá sa môže používať pri všetkých spôsoboch pozemnej dopravy.

Konečný termín: 2007.

Preskúmať zlučiteľnosť nakladacích jednotiek používaných v leteckej doprave a ostatných spôsoboch dopravy, a kde je to vhodné, prijať návrhy.

Konečný termín: 2010.

2.5. „Zelené“ dopravné koridory pre nákladnú dopravu

Koncepcia dopravných koridorov sa vyznačuje koncentráciou nákladnej dopravy medzi hlavnými prekladovými strediskami a pomerne dlhými dopravnými vzdialenosťami. Prostredníctvom týchto koridorov sa odvetvie podnetí k tomu, aby využívalo vzájomnú súčinnosť a vyspelú technológiu s cieľom uspokojiť rastúce objemy dopravy, pričom sa podporí environmentálna udržateľnosť a energetická efektívnosť. Zelené dopravné koridory budú odrážať koncepciu integrovanej dopravy, kde sa navzájom dopĺňa námorná príbrežná doprava, železničná doprava, vnútrozemské vodné cesty a cestná doprava s cieľom umožniť výber dopravy priaznivej pre životné prostredie. Koridory budú na strategických miestach (ako sú námorné prístavy, vnútrozemské prístavy, zoradiská a iné príslušné logistické terminály a zariadenia) vybavené vhodnými zariadeniami na prekládku a zásobovacími miestami, najprv s biopalivami a neskôr s ostatnými formami zelených pohonných hmôt. Zelené koridory by sa mohli využívať na experimentovanie s ekologicky priaznivými, inovatívnymi prepravnými jednotkami a s vyspelými aplikáciami IDS. Na podporu tohto cieľa sa prijímajú mnohé iniciatívy, vrátane nákladnej železničnej siete, námorných diaľnic a NAIADES. Mala by sa vziať do úvahy možnosť, ktorú ponúkajú usmernenia TES-D týkajúce sa rozvoja integrácie multimodálnych dopravných reťazcov.

Spravodlivý a nediskriminačný prístup do koridorov a k prekladacím zariadeniam je predpokladom vzájomnej súčinnosti a je potrebné sa ním zaoberať. Obmedzenia prístupu na trh v prípade terminálových operácií, okrem iného, v prístavoch

a zoradiskách, môžu mať vplyv na zákazníkov týchto zariadení. Otvorený a nediskriminačný prístup pre prevádzkovateľov a zákazníkov týchto zariadení by sa mal zabezpečiť v súlade s pravidlami v zmluve.

Zadefinovať zelené dopravné koridory a zorganizovať spoluprácu medzi orgánmi a prevádzkovateľmi v oblasti logistiky nákladnej dopravy s cieľom zistiť zlepšenia týkajúce sa zabezpečenia vhodnej infraštruktúry pre udržateľnú dopravu.

Konečný termín: 2008.

Posilniť zelené koridory v rámci priorít programov TES-D a Marco Polo.

Konečný termín: 2010

Rozvíjať železničnú sieť zameranú na nákladnú dopravu.

Konečný termín: návrh do roku 2008. Štruktúra koridoru do roku 2012.

Podporovať zriadenie a uznávanie o námorných diaľnic prostredníctvom, okrem iného, lepšej koordinácie jednotlivých zdrojov financovania.

Konečný termín: 2008.

Implementovať program NAIADES pre vnútrozemskú vodnú dopravu.

Konečný termín: Úplná implementácia do roku 2013.

2.6. Logistika mestskej nákladnej dopravy

Logistika nákladnej dopravy má dôležitý mestský rozmer. Distribúcia v mestských konurbáciách si vyžaduje efektívne prepojenie medzi dodávkami na dlhšie vzdialenosti a distribúciou na konečné miesto určenia na kratšie vzdialenosti. Okrem toho, distribučný proces medzi výrobnými strediskami a zákazníkmi v mestskej oblasti musí byť efektívny a čistý.

Systémová vízia by sa mala vzťahovať na nákladnú dopravu a pozornosť by sa mala venovať aspektom týkajúcim sa plánovania využívania pôdy, environmentálnych obáv a riadenia premávky spolu s množstvom iných faktorov. Uľahčenie riadenia dopytu po nákladnej a osobnej doprave by malo byť neoddeliteľnou súčasťou mestského plánovania a malo by poskytovať príležitosti na uplatnenie inovatívnych riešení založených na IKT.

Komisia podnikní vymeňu skúsenosti zástupcov mestských oblastí s cieľom pomôcť vytvoriť súbor odporúčaní, osvedčených postupov, ukazovateľov alebo noriem pre logistiku mestskej dopravy vrátane dodávok nákladov a dodávacích vozidiel.

Konečný termín: Akčný plán pre mestskú dopravu v roku 2008.

Pripraviť odporúčania týkajúce sa spoločne odsúhlasených kritérií alebo ukazovateľov výkonnosti s cieľom merať efektívnosť a udržateľnosť dodávky a terminálov a logistiky a plánovania mestskej dopravy vo všeobecnosti.

Konečný termín: 2011.

Posilniť časť CIVITAS týkajúcu sa nákladnej dopravy s cieľom lepšej koordinácie alebo integrácie osobnej a nákladnej dopravy a logistiky medzimestskej (na dlhé vzdialenosti) a mestskej dopravy. To môže viesť k vzniku iniciatívy „CIVITAS v oblasti nákladnej dopravy“.

Konečný termín: 2010.

3. VÝHLAD DO BUDÚCNOSTI

Uvedené opatrenia sú určené na pomoc odvetviu logistiky nákladnej dopravy s cieľom dosiahnuť dlhodobú efektívnosť a rast prostredníctvom riešenia problémov, ako sú preťaženie, znečisťovanie a hluk, emisie CO₂ a závislosť na fosílnych palivách, ktorá – ak by sa nekontrolovala – by ohrozila jeho efektívnosť. Tieto opatrenia musí sprevádzať práca týkajúca sa dlhodobej perspektívy, vykonávaná spolu s členskými štátmi s cieľom vytvoriť spoločný základ na investície do budúcich systémov nákladnej dopravy.

Európska komisia predloží správu o pokroku dosiahnutom pri implementácii akčného plánu v roku 2010. Táto správa bude taktiež predstavovať príležitosť na vymedzenie ďalších potrebných opatrení v určených oblastiach a na rozvinutie politiky v oblasti logistiky nákladnej dopravy v súlade s hospodárskymi súvislosťami a technologickým vývojom.